ANNO XVIII - N. 1 - GENNAIO 1912. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505 RI v.18 no.8 wanting

TOVRING CLVB ITALIANO · RIVISTA MENSILE ·

LA CARTA DELLA TRIPOLITANIA

L'omaggio del Touring al Corpo di Spedizione della nuova Colonia.

Il Touring scioglie da questo momento una promessa fatta ai soci: quella d'inviar loro una carta della Tripolitania (1).

Il lavoro fu eseguito con straordinaria rapidità poichè si tratta di una Carta completamente *incisa* in pietra colla finezza e la precisione grafica e stampata colla impeccabile sicurezza cui l'Istituto Geografico De Agostini ha da lungo abituati i soci del Touring. Essa ha per base di partenza una Carta già in altra occasione preparata e messa in commercio dall'Istituto, ma completamente trasformata, facendone le montagne in incisione secondo i dati più recenti, raddoppiando la quantità dei dati contenuti, aggiungendo l'indicazione delle tribù e una quantità di utili dettagli. La Carta è stata anche aggiornata fino al 30 settembre 1911, col gentile permesso dell'Istituto Geografico Militare, avvalendosi delle ultime notizie di questo, specialmente per le linee telegrafiche e per alcuni particolari topografici. Può dunque considerarsi come l'ultima espressione della cartografia della Tripolitania, compatibilmente colla scala.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E CIRENAICA DEL TOVRING CLVB ITALIANO

* * *

Il foglio, in scala di 1:5 000 000 è nel formato della Carta d'Italia del Touring e comprende la Tripolitania e la Cirenaica coi finitimi territori della Tunisia e dell'Egitto. Discende fino al 22 parallelo ben oltre le oasi di Ghat e di Kufra e sale fino a Roma, racchiudendo quindi quel tanto di Tirreno, di Ionio e di Egeo, fino a Costantinopoli, che spiega i rapporti costieri di tutto lo spazio ove ora si dibatte la grande contesa.

La proiezione scelta è quella di Bonne. La parte europea che entra nel quadro è accennata solo sommariamente e solo per aiutare il lettore a farsi un criterio delle distanze e delle proporzioni territoriali.

La coloritura ha precipuamente lo scopo di rappresentare la natura del suolo dal punto di vista del suo

(1) La Carta si cominciò a spedire il 23 di Dicembre ai soci vitalizi, ai quinquennali *ed agli annuali che hanno già versato la quota del 1912.* Si continuerà a spedire ai soci man mano che perverranno i loro versamenti della quota 1912.

Affrettate il versamento della Quota 1912 - (Italia L. 6 - Estero L. 8)

Nell'occasione del rinnovo FATEVI QUINQUENNALI (1912-1916) o meglio ancora trasformate la vostra associazione in VITALIZIA. — Presentate subito nuovi soci al Touring Club Italiano.

548758

aspetto esteriore (oasi e zone a cultura, steppe erbose desertiche, zone desertiche sassose a grosse pietre — Hammada — e a piccoli sassi — Serir —; zone desertiche sabbiose — Edeien) però con approssimazione topografica soltanto dimostrativa, poichè mancano materiali per una delimitazione esatta dei tipi del suolo.

Le linee carovaniere indicate con due diversi segni convenzionali, secondo l'importanza, sono in rosso e non mancano le principali e consuete tappe delle carovane.

Il materiale consultato principalmente per la composizione della Carta è costituito dalle Carte dell'Ammiragliato inglese per le coste, che formano finora pressochè l'unico materiale veramente geometrico metodico di tutte le coste, e da varie Carte di compilazione, come la Carta del nostro cap. Camperio a 3 500 000, quella del Lannoy de Bissy a 2 000 000, le Carte dello Stato Maggiore francese a 1 000 000, quelle dell'Habenicht a 4 000 000, quelle pubblicate dalla Società Geografica Italiana, e finalmente le recentissime dell'Istituto Geografico Militare.

***

Insieme a queste Carte ve ne sono due altre supplementari raccolte in un foglietto di centimetri 45×20. Esse sono la Tripolitania settentrionale e la Cirenaica in scala di 1: 200 000. Queste due bellissime cartine contengono maggiori dettagli della Carta d'insieme, e permetteranno egregiamente ai soci di seguire la penetrazione delle nostre truppe tosto che le avanzate si faranno con quella relativa maggiore rapidità che la forte organizzazione attuale e la stagione migliore rendono prossimamente sicure.

Queste Carte sono racchiuse in una elegante copertina la quale fu utilizzata per stamparvi uno stralcio delle notizie elementari, ma interessantissime nella loro brevità, che il Comando di Stato Maggiore fornì, con mirabile e confortante esempio di preparazione, ai nostri ufficiali fin dal primo giorno in cui fu decisa la spedizione. Inutile il dire che queste notizie si riferiscono, quanto all'organizzazione locale, all'epoca anteriore all'annessione.

Il Touring così ha per conto proprio cercato di rispondere con prontezza, serietà ed efficacia a quel palpito di patriottico interesse che in ogni cuore italiano si destò il giorno in cui, rotti indugi decennali, le nostre navi portarono da dominatrici il tricolore sulle coste libiche.

***

Là, in questo momento, i soldati italiani vigilano la bandiera nostra e per issarla sempre più innanzi nelle terre versano gloriosamente il sangue loro: immane sacrificio di vite giovani e promettenti, che strazia il cuore dei padri e delle madri, ma che si compie in mezzo a una profonda coscienza della nazione, che il bagno di sangue rinvigorisce di forze inattese e meravigliose il carattere italiano, sì che ai padri e alle madri ne deriva un conforto, un'oscura ma grande sicurezza che l'olocausto irreparabile avrà una riconoscenza imperitura.

Possa adesso compiersi l'opera iniziata con tanto slancio senza più molto sangue. Possano i soldati nostri la cui terribilità in guerra s'è fatta ormai leggendaria tra gli arabi, far comprendere loro quanto potranno di buono avere ancora da eroi generosi.

E incominci l'opera, se non pacifica ancora, per lo meno men cruenta e più facile della penetrazione. Vadano le truppe di oasi in oasi, lungo le interminabili striscie degli uadi, accasermandosi nei punti strategici, ai nodi delle carovaniere, sulle eminenze dove un *Casr* possa ospitare qualche buona e minacciosa nostra mitragliatrice, saggia e severa mostra di pacifismo.

E perchè in questa conquista che precederà quella civile, e forse sarà lenta, le colonne nostre di soldati, cui gli ufficiali valorosi apprenderanno la via, possano farsi un'idea dell'intreccio che le occupazioni andranno creando, perchè capiscano le direttive di marcia, il quadro delle maglie che andranno disegnando per stringere tutto il paese, i rapporti topografici delle diverse parti di questo; perchè s'abituino a considerarne le parti migliori come futuro campo di lavoro produttivo, il Consiglio del Touring ha pensato ad un modesto omaggio alle nostre truppe: ha inviato a tutti i graduati di truppa del Corpo di spedizione il foglio della Carta di Tripolitania e Cirenaica.

Il Consiglio è ben certo di avere per questo suo atto deferente, la calda approvazione di tutti i soci, poichè se modesto è l'omaggio, vivo e vibrante è il sentimento che lo suggerì. La Carta sarà, come ben si pensa, data di gran cuore anche a tutti i nostri ufficiali di laggiù, che la desidereranno, ma il Touring credette di limitare l'indicazione ai graduati di truppa, ben sapendo con quanta larghezza e prontezza il Comando di Stato Maggiore e l'Istituto Geografico Militare abbiano a suo tempo provveduto per essi nei rapporti degli scopi militari, mentre il T. non intende, per natura propria, che contribuire alla coltura civile delle truppe.

L'invio, gradito dal Ministero della Guerra (1), si è fatto, per mezzo della cortese prestazione di questo, in 14 000 copie, accompagnato da un telegramma ed una lettera augurali al generale Caneva, Comandante supremo del Corpo di spedizione.

Così mentre ai soci perviene il primo lavoro del Touring sulla nuova Colonia, esso giunge anche a coloro che ce la stanno assicurando a prezzo di sacrifici tanto gravi.

Contributo alla coltura civile, dicemmo: sì perchè anche in questo momento la coltura civile dev'essere base agli entusiasmi della conquista militare; mezzo al ripristino di quel dominio nostro che i Romani ebbero in tutto lo splendore e che noi dobbiamo sforzarci di risuscitare a vantaggio di quei paesi, dell'Italia e della civiltà.

L. V. BERTARELLI.

---

(1) Il Ministro della Guerra, Generale Spingardi, scri veva alla Direzione del Touring il 12 Dicembre una letter da cui stralciamo questo: « A nome dell' Esercito e sicur interprete del grato animo di tutti i militari del Corpo d Spedizione, compresi gli ufficiali, i quali pure gradiranr il dono apprezzandone degnamente l'alto significato — son lieto di rendere a codesta Direzione le più sentite grazi e di assicurarla che l' interessante pubblicazione sarà con siderata come testimonianza tangibile dei sentimenti stima e di affetto che codesto Sodalizio nutre per l'Esercito »

Il Centomillesimo Socio del Touring sarà inscritto ne mese corrente

Una grande MEDAGLIA d'ORO sarà conferita per i propagandisti. - Le MEDAGLIE d'ARGENTO e di BRONZO dei CENTOMILA SOCI saranno distribuite sino a tutto Gennaio corrente e non oltre

Vedere norme a pagina 42

LE COMUNICAZIONI NEL DOMINIO DELLA :: TRIPOLITANIA ::

La prosperità di una regione dipende generalmente dall'entità delle ricchezze naturali del suolo, e dall'attitudine ed abilità degli abitatori nel saperle vantaggiosamente sfruttare. Per quanto fertile e ben provvista di doni di natura sia una regione, se l'uomo colla sua intraprendenza e perseveranza non sa coltivarla e trarne partito, in breve deperisce e isterilisce, s'arresta ogni attività, scemano i mezzi di sussistenza e, per naturale conseguenza, se ne delinea il progressivo spopolamento, e la regione finisce col ridursi ad un incolto deserto abbandonato.

Così è appunto avvenuto della Tripolitania, la terra africana che durante le dominazioni cartaginese, greca e romana fu sempre decantata per fertilità di suolo, opulenza di città, intensità di commerci ed abbondanza di popolazione, e che vediamo oggi ridotta ad una vasta solitudine per molteplici cause, non ultime delle quali la rapacità di dominatori e la noncuranza fatalista delle generazioni che vi hanno vissuto in questi ultimi secoli.

Tutti gli storici antichi da Erodoto a Strabone, da Sallustio e Tacito a Plinio sono concordi nel celebrare la ricchezza e l'ubertosità di quella meravigliosa regione, l'operosità dei suoi abitanti, e l'importanza dei commerci, paragonandola ad una vera terra promessa, specialmente durante il tempo che col nome di *Africa nova* era diventata una delle più ricche provincie del vasto impero romano.

Avanti che Roma contendesse a Cartagine il primato del Mediterraneo, la Tripolitania era già stato teatro di aspre lotte per l'egemonia commerciale fra questa potente colonia fenicia e Cirene, la metropoli della Pentapoli. Caduta poi Cartagine dopo le memorabili guerre puniche, la Tripolitania fu per poco tempo ceduta ai Re di Numidia in premio della loro cooperazione, e un secolo prima dell'era volgare incorporata definitivamente al dominio romano.

Fu quello uno dei periodi migliori per questa regione, perchè i dominatori collo spirito d'intraprendenza che li distingueva, e colla larghezza di vedute che loro aveva aperte le porte del mondo allora conosciuto, si accinsero ad intensificare l'opera di rigenerazione agricola e commerciale di quell'immenso territorio, desolato dalle intestine discordie e dalle guerre passate, scavando pozzi, sbarrando valli, bonificando terreni ed imboscando pendici montane;

PROCESSIONE DI DONNE ARABE DELLE OASI.

provvidero anche ai mezzi di comunicazione colla costruzione di opportune strade di collegamento fra i maggiori centri, ed assicurando la tranquillità del paese con frequenti posti

COME SI VIAGGIA PER ECONOMIA IN TRIPOLITANIA.

fortificati presidiati dalle valorose truppe che costituivano la terza legione d'Africa.

E per quanto non dimenticassero di aiutare il commercio marittimo, che dai porti di Sabraste, Oea e Leptis Magna in Tripolitania e Berenice, Teuchira, Tolemaide ed Apollonia in Cirenaica, si ramificava per tutto il Mediterraneo, non trascurarono anche di favorire quello coll'interno del paese, e ancora oggi si rinvengono le vestigia delle loro grandi strade militari che mantenevano le comunicazioni fra la costa e le città dell'interno, e che si spingevano sino agli estremi del loro dominio; del pari s'incontrano grandiosi avanzi dei castelli e traccie di numerosi pozzi da loro scavati, per estrarre l'acqua dal sottosuolo dove difettavano sorgenti perenni.

In quei tempi fortunati le galee romane trasportavano in Italia dai porti tripolitani i più svariati prodotti di quella ricca regione, ed assieme ad enormi quantità di cereali, che crescevano abbondantissimi nelle pianure costiere e sugli altipiani, vi caricavano a migliaia le otri ricolme di purissimo olio dei rigogliosi uliveti che coprivano le pendici del *Gebel* e dell'*Akdar;* dalle verdeggianti praterie della bassura sirtica, dove pascolavano innumerevol greggi, si esportavano quelle pregiate lane che servivano per tessere le toghe ai cittadini romani : dalla Cirenaica, oltre a rare varietà d marmi e frutti squisiti, si trasportavano que famosi cavalli tanto ammirati nei trionfi consolari e nei ludi del circo; e dalla Marmarica provenivano saporite droghe e soavi profumi cos desiderati dalle dame quirite.

Oggetto di grande ricerca era il famoso *silfi* (*sylphium cyrenaicum*), lo strano e mistico vegetale di cui si è ora perduta ogni traccia, e al quale si attribuivano proprietà medicina addirittura portentose e quasi soprannatural bastando il suo impiego per prevenire e sanar ogni male. A Roma era tanto ricercato che l

PROCESSIONE DI ARABI DELLE OASI.

si pagava a peso d'oro, e quella modesta pianticella era assurta a tale rinomanza, da vedersi riprodotta come sigla sull'esergo delle monete di Cirene.

***

La dominazione romana in Tripolitania durata cinque secoli, potè diffondersi con rapidità finchè trovò regioni più o meno abitate e coltivate, tanto che, dopo di avere occupata la parte costiera, si estese ad oriente sull'altipiano cirenaico spingendosi dalle sue pendici meridionali sino al deserto libico, e ad occidente sul *Gebel* e le catene degli *Harussi*, con punte nell' oasi di *Ghadamès* e nel *Fezzan*, l'antico paese dei *Garamanti*. Non fu possibile andare più oltre perchè la potenza conquistatrice romana e l'indomita energia dei suoi legionarî, dovette arrestarsi davanti l'immensa distesa di sabbie del deserto, che precludeva loro inesorabilmente l'avanzata, e perchè mancavano i mezzi per vincere questo sconosciuto nemico, che opponeva una resistenza pertinace e insormontabile.

In quelle desolate plaghe non si sapeva come provvedeie alla sussistenza di uomini ed animali, che sarebbero stati costretti a marciare sotto il sole ardente intiere giornate e settimane, senza trovare un filo d'erba od una goccia di acqua. I mezzi di trasporto sui quali potevano contare i Romani, erano assolutamente inadeguati alla bisogna, perchè si limitavano agli schiavi (di cui potevano per verità disporre in numero illimitato), ai cavalli ed agli asini, pei quali pure bisognava provvedere al quotidiano nutrimento.

Pei grossi carichi vi erano gli elefanti, ancora numerosi in quelle regioni, e che i Romani avevano imparato a conoscere ed apprezzare nelle guerre puniche e quando accompagnarono

UNO SCEICCO IN VIAGGIO.

Annibale nella sua calata in Italia, ma che erano utilizzabili solo dove non difettava acqua e foraggio. Ma anche con questi ausiliarî una volta arrivati all'estremo limite del deserto ve-

INDIGENO DELLA MENSCIA CHE VA AL MERCATO.

nivano a mancare gli elementi indispensabili per assicurare l'esistenza, e l'avanzata non era più possibile, perchè se anche si fosse tentato il trasporto di approvvigionamenti sufficienti per qualche giornata, rimaneva sempre la terribile incognita del come e dove si sarebbe trovato modo di rifornirsi; è quindi ammissibile che dopo molti tentativi falliti o risoltisi in catastrofi, i Romani si sieno trovati, forse per la prima volta nella loro gloriosa epopea, impotenti a procedere oltre, ed abbiano dovuto chinare il capo davanti al fato inesorabile, impersonificato nell'imprescrutabile segreto del deserto di sabbia.

Dalle notizie che ci hanno tramandate gli storici dell'epoca, e dagli avanzi che si rinvengono sparsi per ogni dove, apprendiamo che la strada romana conducente dalla costa al paese dei Garamanti, in luogo di seguire la via più diretta attraverso il Gebel, o la più facile per la bassura sirtica che implicavano la traversata dell'*Hammada-el-Homra* o del deserto libico, avevano preferita la più lunga, che dalla Gefara costeggiando il Gebel metteva alle oasi di Bugeim, Sokna e Sebka, e di là al Fezzan, strada che è ancora quella battuta dalle carovane, perchè lungh'essa si trovano in numero sufficiente i pozzi e le oasi. Il nucleo di questa grande arteria si trovava a *Kars Tarhuna*, a mezzogiorno di *Ain-Zara* dove recentemente i nostri bravi bersaglieri nello scavare delle trincee hanno rinvenuto dei magnifici cimelî della grandezza romana; è la che si riunivano le strade che facevano capo a *Sabrasta*, ad *Oea*, a *Leptis Magna* ed al Gebel occidentale per *Kasr Garian* e *Kars Jeffren:* la grande via militare s'innoltrava verso mezzogiorno fra il *Tarhuna* e la *Mesellata*, passando pei pozzi di *Lecken*, *Beni Ulid*, *Ghirsa* e *Bugein;* poi si dirigeva verso l'oasi di *Giofra*, e attraversata una depressione del *Gebel-es-Soda*, scendeva nel *Servi-ben-Afien* e di là raggiungeva il *Fezzan* e la città di *Garama*, presso l'attuale *Murzuk*, ultimo limite dove si era spinto nel 19° anno av. C. il console Cornelio Balbo, come attesta una iscrizione marmorea ancora oggi ivi esistente.

UNA CARRETTA INDIGENA.

Un'altra delle grandi strade militari metteva a *Cydamus* nell'oasi di Ghadamès, partendo da *Aziziah*, punto di riunione delle vie che conducevano alle sopra citate città della costa; attraversando il Gebel toccava *Kasr Garian* e *Kasr Jeffren*, discendeva nell'oasi di *Sinaun*, e di là nel Ghadamès. Entrambi questi due itinerarî, come del resto tutti gli altri di quella regione, seguivano la linea dei pozzi e dei castelli predisposti fra le oasi nell'avanzata delle legioni romane per assicurarsi i mezzi logistici e la sicurezza, evitando sin dove era possibile di attraversare regioni completamente deserte, come l'*Hammada-el-Homra* che sin da quei tempi pare incutesse un sacro terrore, tanto più che le regioni percorse erano meno deserte e squallide

INDIGENI CHE PORTANO I PRODOTTI DEI LORO ORTI A TRIPOLI.

d'ora, perchè le pendici dei monti ricoperti di estesissimi boschi mantenevano il regime delle acque, oggi completamente assorbite dal sottosuolo dopo la dominazione araba che distruggeva le selve per farne pascoli, e la più ancor nefasta turca che colpiva con tasse esorbitanti le piantagioni.

Del pari nella Pentapoli le vie di comunicazioni partivano dai porti della costa, raggiungevano Cirene ed attraversavano l'intiero altipiano cirenaico per dirigersi nel basso Egitto, o per spingersi verso l'oasi di *Siuah*, dov'era il famoso tempio di Giove Ammone.

Un'ultima strada staccandosi da Berenice s'inoltrava a mezzogiorno verso l'oasi di *Ogila*, ma anche questa, come tutte le altre, giunta al limite del deserto libico si arrestava, e forse nessuno a quei tempi pensava che al di là di quella sterminata distesa di sabbie, vi fossero ancora paesi abitati a Kufra, nel Tibesti e nelle altre regioni equatoriali.

FAMIGLIA BEDUINA IN VIAGGIO.

* * *

Il merito o meglio la fortuna di essere riusciti a scrutare gli impenetrabili segreti del deserto sahariano, doveva toccare agli Arabi, arrivati in Africa nel settimo secolo per diffondervi la religione di Maometto. Pervenuti nell'Egitto, riuscirono a percorrere come una procella l'intiero continente da oriente ad occidente, attraversando sconfinate zone desertiche prima sconosciute, assoggettando popoli infiacchiti da dominazioni corruttrici, ed imponendo col ferro e col fuoco la loro nuova fede islamitica. Raccontano gli storici arabi contemporanei che *Sidi-Obka*, loro prode condottiero, giunto sulla costa atlantica del Marocco, spingesse il suo cavallo nei flutti esclamando nella sua fanatica divozione: *Gran Dio, se non fossi arrestato da questo mare, andrei in capo al mondo a predicare la tua fede ed a sterminare chi non vuol riconoscerla.*

Ma gli Arabi erano riusciti ad attraversare

COME VIAGGIANO I TURISTI EUROPEI.

LA CARROZZA DI GALA DI UN RICCO TRIPOLITANO.

impunemente quelle vaste estensioni desertiche prive di acqua e di vegetazione, perchè dal Turkestan avevano condotto seco il cammello, utilissimo ausiliare fornito di qualità meravigliose di resistenza e sobrietà. Dotato di formidabile forza muscolare, agile malgrado la struttura non troppo armonica, poco sensibile alle insidie degli agenti atmosferici, facile a nutrirsi, il cammello realizza il tipo perfetto dell'animale creato pel deserto; vive con scarso foraggio, accontentandosi anche di radici di graminacee e di arbusti spinosi che quasi sempre si trovano anche in regioni desertiche, e può rimanere parecchi giorni senza bere, perchè, a differenza degli altri ruminanti, una delle quattro cavità del suo stomaco è suddiviso in numerose cellette, dove trasuda e si mantiene il liquido acquoso.

I cammelli acclimatati in Africa sono di due tipi, quelli colla doppia gobba e il dromedario ad una sol gobba, che è poi il più diffuso e utilizzato. In generale il cammello è impiegato per il trasporto dei grossi carichi, potendo portare da 100 a 150 chilogrammi, percorrendo per gran parte della giornata da tre a quattro chilometri all'ora. Vi è poi il *mehari*, tipo di dromedario selezionato, a struttura più snella ed elegante, e dotato di grande velocità, potendo percorrere in media una ventina di chilometri per ora: lo si impiega di preferenza per i servizii d'informazioni e per le scorrerie e costa più del dromedario da soma.

***

Il cammello è rimasto sino ai nostri tempi il miglior mezzo di trasporto per l'interno della Tripolitania, perchè è sempre l'unico quadrupede che possa resistere alle fatiche ed alle privazioni di una traversata del deserto, e ben a ragione gli indigeni dedicano speciali cure al suo allevamento ed alla riproduzione che per loro è fonte di ricchezza. Per percorsi non troppo lunghi e per carichi minori, s'impiegano util-

GREGGI DI PECORE AL LIMITE DELLA BASSURA SIRTICA PRESSO L'ALTIPIANO CIRENAICO.

mente i somari numerosissimi in quelle regioni, e molto resistenti ad onta delle loro modeste dimensioni; servono poi abitualmente come cavalcatura per la gran massa degli indigeni, che non si peritano a montare magari in due su queste pazienti bestiuole, che sopportano il maggior peso con una rassegnazione edificante. I cavalli sono un po' più scarsi e ritenuti quasi oggetto di lusso, quindi riservati pei capi e maggiorenti indigeni, pei funzionari pubblici e per le milizie. I beduini nomadi possiedono pure buoni cavalli di razza araba, ma è ben difficile acquistarli perchè ci tengono troppo e ben di rado s'adattano a privarsene.

Data la mancanza di strade sistemate e la natura incostante del terreno, i rotabili sono poco in uso, però a Tripoli e dintorni s'incontrano carrozze scoperte di tipo maltese, che per quanto seducenti nella forma, vi fanno pentire d'esservi a loro affidati, perchè lo stato indescrivibile del terreno vi procura tali traballamenti, che si è sempre in pericolo di ribaltare.

Abbastanza curiose invece sono certe carrette a due ruote gelosamente avvolte da cortine e tendaggi impenetrabili, dietro a cui donne arabe, ossequienti alle leggi maomettane, si celano agli sguardi indiscreti dei detestati *giaurri*, che siamo poi noi.

Qualche volta accade d'incontrare nella Menscia di Tripoli la numerosa famiglia di un ricco indigeno accatastata in un vecchio *landeau* europeo tirato da muli; quando si ferma davanti alla casa si vedono irrompere dalle portiere sgangherate un numero inverosimile di marmocchi d'ogni sesso ed età, accompagnati da schiave e sorvegliati dal fido eunuco sudanese.

Il trasporto dei materiali pesanti, in genere vien fatto nei pressi della città con carrette a mano, o trascinate da muli e cavalli solitamente ridotti in cattivo stato per le legnate colle quali i conducenti cercano di compensarli della fame patita. Quando poi devono portarsi in qualche oasi vicina, spesso attaccano al carretto due quadrupedi disposti in fila indiana per aumentare la forza di trazione.

Il cammello è però sempre il mezzo di trasporto preferito, tanto che il suo possesso forma il sogno d'ogni buon indigeno, che lavora indefesso e risparmia pazientemente per raggranellare quelle cinquanta o sessanta lire necessarie per acquistarne uno; a mantenerlo poi penserà Allah, dicono essi, l'importante è di procurarselo!

E la sua utilità è davvero incalcolabile; è sempre il cammello che trasporta i grossi covoni di sparto, la legna d'ardere, le casse di mercanzie, le pietre, la calce e la sabbia per fabbricare; sul suo dorso s'accocolano le donne beduine colla loro prole durante la traversata del deserto; ai lati della gobba s'appendono otri per l'acqua, cesti di datteri, sacchi d'orzo e di granaglie, latte di petrolio e tutto quanto occorre ai bisogni della vita di quella gente.

E' quindi più che giustificata la riconoscenza degli indigeni per quel quadrupede, le cure di cui lo circondano ed il concetto in cui lo tengono, quasi rappresentasse qualcosa di sacro; il che non impedisce però che quando cade morente esausto dalla fatica, lo scuojno senza pietà per utilizzarne la pelle, e le parti carnose, se ancor ne rimangono!

CAPO ARABO DI TRIBÙ DEL DESERTO.

* * *

Per mettere in valore la Tripolitania, una volta completata l'occupazione e raggiunta l'indispensabile pacificazione, noi dovremo seguire i sistemi applicati con tanto successo dalla Francia in Algeria e Tunisia.

Il primo elemento di prosperità in quella regione è l'acqua, che esiste abbondante nel sottosuolo come lo provano gli innumerevoli pozzi

CAVALIERI ARABI DELLA CIRENAICA.

scavati dagli indigeni, i quali danno erogazioni irrisorie solo per i metodi antiquati da loro sinora adottati. Coll'infissione di tubi Northon e coll'escavazione di pozzi artesiani, si otterranno risultati soddisfacenti, e colla costruzione di dighe di sbarramento, specialmente nel Gebel e in Cirenaica, potremo utilizzare efficacemente le esuberanti acque nella stagione delle pioggie, e irrigare vaste zone di terreni ora improduttivi, intensificando in pari tempo l'allevamento del bestiame, che sarà molto redditizio e di notevole vantaggio all'agricoltura. Nella zona costiera, dove dominano i venti, per estrarre l'acqua dai pozzi si potranno applicare gli aereomotori (pompe azionate dal vento) già molto diffuse in Tunisia e installate con successo dai nostri Padri Missionarii nel loro orto al *Fohaet* presso Bengazi.

Sarà poi necessario provvedere alla costruzione di buone strade, per attivare facili comunicazioni fra i maggiori centri abitati, e procedere allo studio di una completa rete ferroviaria da effettuarsi a norma dei bisogni, adottando quei sistemi che meglio si adattano alla natura del terreno, in gran parte formato da piano sabbioso con frequenti ondulazioni, e da massicci montani a forti pendenze e valloni scoscesi, dove difficilmente si possono sviluppare curve aperte e pendenze moderate, e dove necessitano costose opere d'arte e di presidio. Forse tornerà utile quel sistema a doppia trazione ideato dal colonnello Silvio Negri che doveva servire per le ferrovie eritree, nel quale la stessa motrice che trascinava il treno col sistema ordinario nelle zone pianeggianti, con uno speciale apparecchio serviva ad attivare la trazione nelle ripide salite in cui funziona la terza rotaia.

UFFICIALE TURCO DI CAVALLERIA.

E non dovremo dimenticare che l'aeronautica in questi ultimi tempi ha fatto progressi straordinarî, per cui se verrà presto il giorno in cui aeroplani e dirigibili potranno essere guidati con precisione, e presenteranno le volute garanzie di sicurezza, come siamo stati i primi a portarli in Tripolitania pel servizio militare, auguriamoci di poter fare altrettanto per quello pubblico, perchè avremo così una grande semplificazione di studî e progetti, e forse anche un risparmio di spesa.

E' evidente infatti quanto debba riescire costosa la costruzione di strade carreggiabili e più

NELL'OASI DI TAGIURA.

NELL'INTERNO DELL'OASI DI TRIPOLI:
LE VIUZZE, I MURETTI ED I GIARDINI CHE FURONO IL PIÙ GRANDE OSTACOLO ALL'AVANZATA DELLE NOSTRE TRUPPE.

L'ARRIVO DEI MEHARI.

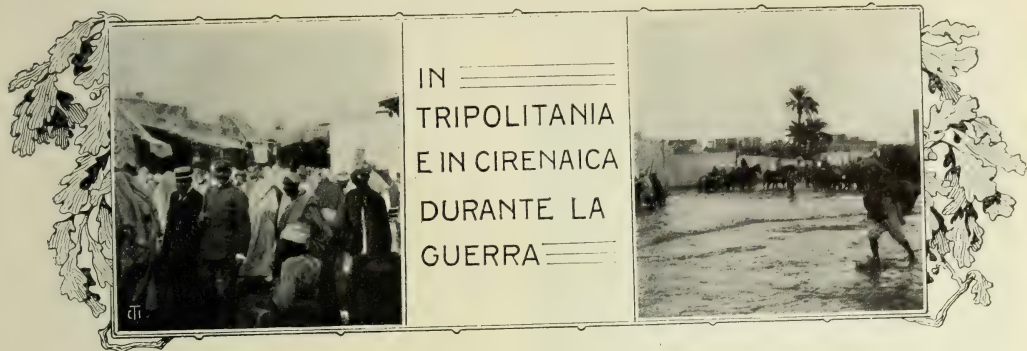
ancora di ferrovie in territorii spesso invasi dalle sabbie mobili del deserto, o notevolmente accidentati da altipiani, monti scoscesi e valli dirupate dove, oltre alle forti spese iniziali, è indispensabile una continua manutenzione e una spesa d'esercizio assai rilevante, mancando totalmente il combustibile e la forza d'acqua per produrre l'energia occorrente.

Con tutto questo però il cammello non sarà completamente detronizzato, perchè le sue singolari doti sapranno ancora imporsi; e per quanto vedremo veicoli d'ogni sorta percorrere in ogni senso la nuova rete stradale, automobili potenti lanciarsi a corsa nelle solitudini delle lande, treni ferroviarî sbuffanti innoltrarsi fra i campi coltivati ed inerpicarsi lungo le pendici degli altipiani, aeroplani e dirigibili librarsi maestosi nell'aria, troveremo ancora quelle lunghe teorie di cammelli che nella loro jeratica indolenza seguiranno indisturbati il cammino attraverso il deserto, e le gloriose loro tradizioni non rimarranno tanto presto offuscate dai moderni portati della civiltà.

Ing. GIOVANNI DE SIMONI.

CAMMELLI CORRIDORI.

L'ARRIVO NELL'OASI DI UNA CAROVANA.

IN TRIPOLITANIA E IN CIRENAICA DURANTE LA GUERRA

UNA VIA DI BENGASI.

L'ALLUVIONE A TRIPOLI.

I giudizi degli esploratori sull'avvenire economico della Tripolitania e Cirenaica sono così disparati che riesce impossibile formarsi un'idea positiva sul valore del vasto paese, che l'esercito nostro, con sapiente organizzazione e sicurezza di metodo, sta conquistando all'Italia ed alla civiltà.

Tra ottimisti e pessimisti vi è tutta una gamma di apprezzamenti molte volte così contradditori, e basati su elementi di fatto così diversi, che viene voglia di pensare che per lo meno qualcuno di quegli esploratori in Tripolitania e Cirenaica non ci deve essere mai stato.

La constatazione di fatto della grande incertezza ed insufficienza di informazioni sulla Tripolitania e Cirenaica porta alla logica deduzione che il primo compito da attuare in linea economica, appena le operazioni militari permetteranno ai pacifici agricoltori e commercianti di dirigere la loro attività su un campo sicuro abbastanza vasto, è di conoscere e studiare scientificamente le condizioni attuali e la potenzialità economica di quella regione. E' questa tutta una sfera d'azione efficacissima che si apre dinanzi non solo al Governo, ma pure a quanti hanno vivo il desiderio di conoscere e far conoscere paesi dove le difficoltà naturali e la diffidenza degli abitanti hanno ostacolato il libero passo delle accurate ricerche e del sapiente sfruttamento delle ricchezze, qualunque esse siano, del suolo.

I soci del Touring certo contribuiranno su larga scala in questa opera di progresso, utile tanto all'incremento del capitale, quanto al miglioramento delle condizioni di quei nostri lavoratori, che debbono cercare fuori d'Italia una adeguata retribuzione alle loro fatiche. Sono specialmente le persone ben provviste di mezzi, quelle che potranno rendere alla patria il grande servizio di additare, coi loro viaggi, le mete sicure dell'attività nazionale, ed è veramente da augurarsi che tra le persone colte, sorga serio il proposito di vedere e studiare la nuova colonia d'Italia.

Fino ad ora le operazioni di guerra hanno necessariamente impedito l'accesso in Tripolitania e Cirenaica, anche nei punti della costa che sono stati occupati dalle nostre truppe, a quanti non possono giustificare il loro viaggio con particolari finalità o speciale veste di determinate cariche pubbliche. E così per alti motivi di ordine militare tutta la Cirenaica è chiusa perfino ai giornalisti, che pure reclamano in loro appoggio l'interesse generale di dettagliate informazioni su fatti che hanno tanta importanza per l'avvenire della nostra Nazione.

In attesa che gli avvenimenti mutino lo stato di cose attuale, tocca alle persone che hanno potuto godere del privilegio di visitare le località conquistate dalle nostre truppe, dare conto — come brevemente qui faccio per mia parte — delle impressioni ricevute nel visitare quegli interessantissimi paesi. Sono, queste mie, impressioni alle quali si può fare il giusto appunto di non essere, per necessità di cose, sempre basate su un esauriente numero di cognizioni positive, ma che ad ogni modo nel caso concreto risultano da osservazioni oggettive o

1. IL MAGGIORE SQUILLACE E DIVERSI UFFICIALI DEL 22° FANTERIA A COLAZIONE SULL'ALTIPIANO DI DERNA. — 2 E 3. DERNA E HOMS VISTE DAL MARE. — 4. UNA VIA DI DERNA.

1. Trofei di vittoria dell'84° Fanteria: bandiere verde e rossa tolte ai turco-arabi. — 2. Croce Rossa di Siena a Bengasi. — 3. Musica militare a Derna. — 4. Sulla punta Giuliana a Bengasi.

da informazioni molteplici, date da persone da lungo tempo domiciliate in luogo e che la generalità ritiene pratiche e sincere.

Ed anzi tutto come impressione non dei luoghi, ma del nostro esercito — che interessa ancora più di quelli — dirò che le lodi generali al suo contegno ed alla sua organizzazione sono meritate.

Ai meschini dualismi e rivalità di persone e di corpi, che qualche volta disturbano l'esercito in patria, si è sostituito un perfetto affratellamento ed accordo nel comune scopo di mostrarsi tutti all'altezza delle speranze concepite dal paese: tra ufficiali e soldati si è stabilito un vincolo saldissimo di affetto e di stima: gli ufficiali parlano dei soldati come se si trattasse di persone delle loro famiglie; i soldati hanno verso i loro superiori quella devozione ed ubbidienza, che proviene dall'averli visti più volte sul campo di battaglia affrontare per i primi i pericoli della guerra.

Le città e villaggi da noi occupati sono così caratteristici da meritare, ciascuno di essi, anche di per sè, un viaggio dall'Italia.

Tripoli è una vera città di quasi quarantamila abitanti, che la civiltà nostra è sperabile ripulisca, ma non muti nel labirinto delle sue strade: due cose vi sono necessarie, la selciatura e l'illuminazione a completamento di quel poco dell'una e dell'altra che ora vi esiste. Vicina all'attuale Tripoli, pure nell'oasi lungo il mare, dovrebbe sorgere, su un piano regolatore bene studiato, la nuova città, di aspetto gaio ed elegante, con tutti i servizi ed i comodi della vita moderna. Qualche strada attraverso tutta l'oasi, senza muri laterali, ma con cancellate, potrebbe diventare un passeggio in un vero paradiso terrestre, perchè tale è l'oasi di Tripoli! Palme, ulivi, aranci, limoni, cactus, ed altre piante da frutta, colla terra coperta di verde per l'erba medica o per gli erbaggi abbondanti, formano una vegetazione così lussureggiante da poter stare a confronto di qualunque altra nei giardini più favoriti dalla natura e più curati dall'arte. E, in fondo all'oasi, il deserto!

Dopo l'esuberanza della vita, il nulla, con un distacco netto, impressionante, e che fa bene sperare della possibilità di estendere l'oasi attuale, che ha una superficie di circa quaranta chilometri quadrati.

Ma, ripeto, si rispetti della città attuale quanto più è possibile: si procuri, per umanità, che gli arabi abbiano a vivere meglio, siano curate le loro malattie e specialmente quelle degli occhi, aggravate dalla poca pulizia e dalle sabbie del deserto portate dal *ghebli*, ma lasciamoli indisturbati, in quanto non ci disturbino, nelle loro case, dalle scarse e piccole finestre all'esterno, nei loro *suk*, o mercati coperti, dalle botteghe anguste, che fanno pensare a quelle di Pompei, e nelle loro vie, nelle quali è conservata ancora la divisione per mestieri, sicchè vi è la via dei tessitori, quella degli orefici, ecc., ecc.

Homs, visto dal mare, si presenta come un ridente e bianco villaggio, su un leggero pendìo che da una parte declina verso la spiaggia e dall'altra termina con una bassa cresta di colline, la quale a destra si alza in una piccola montagna che aggiunge varietà al paesaggio. Tutt'intorno e, specialmente ad oriente, si vedono molte rovine antiche, in gran parte resti di Leptis Magna, dove Catone cercò di organizzare la resistenza contro Cesare. Se in questa località i nostri soldati potranno, dopo i lavori per la difesa militare, scavando come ad Ain

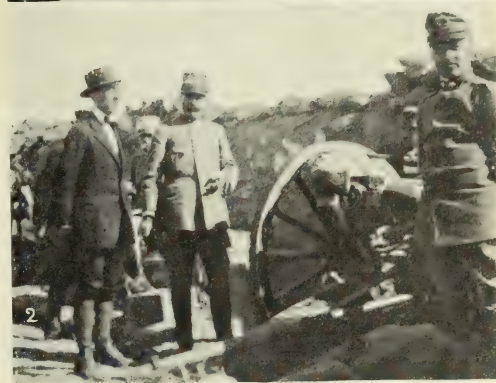
Zara, restituire alla luce ciò che rimane dell'antica civiltà, renderanno un grande servizio al sapere umano e certo faranno convergere su di loro e sull'Italia le simpatie degli studiosi.

Bengasi, che conta più di ventimila abitanti, si trova su una costa bassissima, che, a circa quaranta chilometri di distanza dalla spiaggia, dove comincia l'altipiano della Cirenaica, si eleva a qualche centinaio di metri di altezza. Essa conserva, più di Tripoli, il carattere orientale, per il minor numero di europei e di case che non siano di arabi. In piazza un enorme monte di sale, sul quale grava un'ipoteca del debito ottomano, attesta una ricchezza ritraibile dal vicino lago salato. Anche qui alla grandiosa caserma della Berca, capace di alloggiare duemila soldati, è visibile l'intenzione tardiva dei turchi di cominciare a fare qualche cosa in queste contrade, da lungo tempo abbandonate all'indolenza araba. Girando per Bengasi e discorrendo con quegli europei, che vi abitano da molto tempo, si acquista la convinzione che per essere Bengasi lo sbocco più importante della Cirenaica, è città suscettibile di un avvenire commerciale ancora più importante di Tripoli. E la nuova città verso la punta Giuliana, che nella storia ricorderà uno dei più bei fatti d'arme dell'esercito italiano, troverà sede opportuna per svilupparsi organicamente tra il mare aperto ed il porto.

Derna è detta a ragione la perla della Cirenaica; si trova sulle due sponde di un *uadi*, che a pochi chilometri dalla città forma una cascata di trenta metri di altezza e capace di dare, secondo misure recenti, almeno circa ventimila metri cubi d'acqua al giorno. Nelle sue vie, l'acqua che scorre in ruscelli dà un allegro carattere di frescura affatto ignoto alle altre città della Tripolitania e Cirenaica. L'oasi è, nel suo piccolo, ancora più bella dell'oasi di Tripoli: le palme sono cariche di ottimi datteri e vi fruttifica il banano o musa, coi suoi prodotti abbondanti e saporiti. In vicinanza dell'oasi, vi sono diversi campicelli irrigati dall'acqua dell'*uadi* di Derna. Il centro della cittadina è a circa un chilometro dalla capitaneria del porto, vicina al mare: dalla spiaggia al centro vi è modo di sistemare una splendida strada, in mezzo all'oasi ridente e magnifica. L'altipiano, sulla costa che si eleva rapidamente, in prossimità di Derna, all'altezza di circa duecentocinquanta metri, protegge la città dai venti: tutto fa credere che Derna possa, in breve, diventare una graziosa stazione climatica.

Le difficoltà incontrate nello sbarco delle truppe, delle armi e munizioni e degli approvvigionamenti hanno senz'altro già indicato all'Italia il primo e più urgente problema da risolvere: voglio dire la costruzione a Tripoli ed a Bengasi di porti rispondenti alle esigenze militari e commerciali di quelle città e la sistemazione di banchine con piccolo porto per lancie a vapore e zattere di sbarco a Derna ed a Homs: superfluo parlare del grande porto militare che deve sorgere a Tobruk o a Bomba. Chi è sbarcato con mare cattivo su quella costa d'Africa, sa quanto siano necessarî i lavori che permettano di scendervi e farvi scendere la merce dai piroscafi. Lo Stato dovrebbe pure provvedere a servizi marittimi frequenti e fatti da bastimenti comodi.

A questa azione dello Stato certo si associerà l'iniziativa privata che colla costruzione di alberghi comodi troverà sicuro collocamento per capitali importanti e favorirà lo sviluppo economico di quella regione.

L'impressione che si riporta da quel poco

1. Nelle trincee dell'84° Fant. a Sidi Messri. — 2. Il colonnello Amari — 3. L'on. Toscanelli e il generale Ameglio. — 4. Il colonnello Spinelli.

1. Arabo a cavallo vicino ad una tomba di marabutto, a Bengasi. — 2. Tripoli inondata. — 3. In mezzo all'acqua, a Tripoli.

che ora si può visitare in vicinanza dei punti occupati dalle nostre forze è che si tratta di una qualità di terreno in genere assai fertile: la sabbia del deserto non è sterile, come quella dei nostri fiumi, ma è piuttosto terra disgregata dall'effetto combinato del sole cocente e della rugiada della notte, che però non produce se non quando la pioggia o l'irrigazione permette alle piante di vegetare. Il problema pertanto fondamentale per l'avvenire agricolo della Tripolitania e Cirenaica è quello dell'acqua: se si troverà modo di irrigare delle vaste estensioni di terreno, come venne fatto in Tunisia, vi saranno delle plaghe assai fertili, altrimenti bisognerà accontentarsi di migliorare i sistemi attualmente in uso presso quelle popolazioni.

Una notizia che fa certo piacere alla grande quantità di cacciatori italiani è l'abbondanza della selvaggina, sopra tutto in vicinanza di Tripoli: di là vengono spedite in Francia tutti gli anni quaglie in numero grandissimo: vi è assai comune una varietà di lepre più piccola di quella che si trova in Italia.

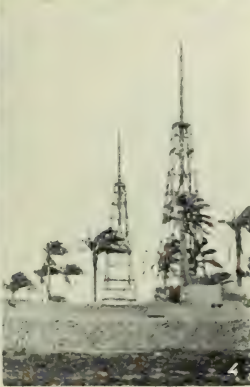
A valorizzare una così vasta regione occorrono strade e ferrovie. Solo con un programma pratico che dia uno sviluppo logico alla viabilità ordinaria e stabilisca qualche linea di ferrovia, dove maggiore è la speranza di intensificare la produzione e gli scambi, potrà l'Italia dare accesso ai nostri lavoratori in quelle plaghe che l'opera dell'uomo può convertire in oasi o dalle quali si possono trarre minerali per l'industria o per l'agricoltura.

La nuova colonia richiede spese ingenti per mettere in valore quelle terre: pensi lo Stato ai mezzi di comunicazione, si lasci poi all'iniziativa privata di investire i suoi capitali nello sfruttamento delle ricchezze naturali, alle quali in seguito si potrà chiedere un adeguato concorso nel pagamento degli oneri sopportati.

Nella formazione di un programma stradale organico e scevro di esagerazioni eccessive, mi pare che il Touring, tanto benemerito delle migliorate condizioni della viabilità ordinaria nel nostro paese, possa dare valido aiuto concorrendo efficacemente negli studi necessarî.

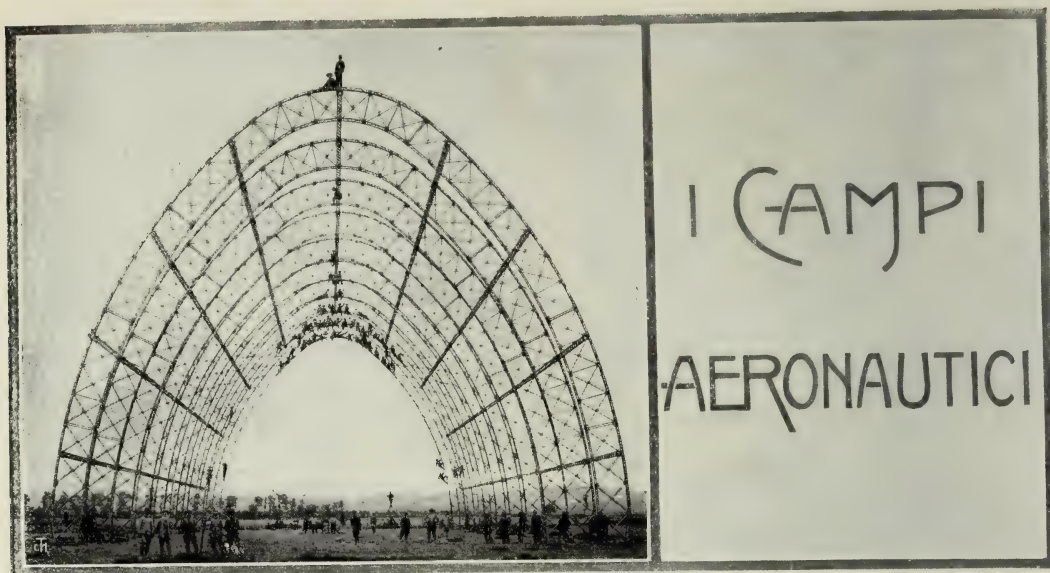
Credo, precisando, che sarebbe opportuno raccogliere ciò che gli esploratori hanno detto intorno alle condizioni delle attuali carovaniere in Tripolitania e Cirenaica, e vedere quanto è stato fatto da quelle altre nazioni che si sono trovate dinanzi a problemi analoghi a quelli che ora noi dobbiamo risolvere, sopra tutto per superare alcune difficoltà, quali ad esempio quelle delle dune mobili e della sabbia abbondante che viene trasportata dal vento e può coprire un tratto di strada così da cancellarne ogni traccia. Premessi questi studi si potrebbe, a mezzo di informazioni attendibili ed opportunamente organizzate, studiare un piano di massima delle più importanti strade che è necessario costruire in Tripolitania e Cirenaica, diffondendo, pure a mezzo di opuscoli, quelle cognizioni che è conveniente siano possedute da tutti i tecnici che si dovranno in seguito occupare di strade in quelle regioni.

Concludo pertanto col voto che il Touring, o con incarico diretto a persone competenti che vadano sul posto e studino o con un concorso, premiando adeguatamente il miglior lavoro che verrà presentato, o con qualsiasi altro modo migliore che crederà di adottare, prenda parte attiva alla soluzione del problema stradale in Tripolitania e Cirenaica.

Ing. PAOLO BIGNAMI
Deputato al Parlamento.

1. Via della grande moschea di Tripoli: in fondo la torre dell'orologio. — 2. Via di Tripoli nuova. — 3. Gioventù tripolina. — 4. Due antenne della stazione radiotelegrafica di Derna. — 5. Cammelli a Bengasi.

1. Artiglieria in servizio di ricognizione, a Bengasi. — 2. Accampamenti di soldati sulla punta della Giuliana, a Bengasi. — 3. Monte del sale, a Bengasi. — 4. Sponda dell'Uadi di Derna.

(Fot. [illegible])

I CAMPI AERONAUTICI

Come si organizza un campo aeronautico per dirigibili.

Il dirigibile, allorchè giunge in porto, richiede cure minuziose e diligenti. Al pari dei vascelli e dei piroscafi che ripiegano nel porto per trovare tregua contro gli elementi, ristoro ai vari danni patiti, ed a rifornirsi di carbone e di viveri, le aeronavi devono trovare al loro ritorno a terra un fido *hangar*, dentro il quale possano essere lasciate, senza preoccupazione, vicine al rifornimento d'idrogeno che dà loro vita e forza. E' un complesso di accessori, che possono parere superflui, ma sono invece necessari pel buon funzionamento dei dirigibili.

Un campo aeronautico va predisposto con cura e, senza tema d'essere tacciati di esagerazione, si può dire che esso può e deve essere qualche cosa di più di un semplice porto. Per il porto di mare è necessaria una spiaggia riparata dai venti, che permetta l'accostarsi della nave fin presso terra; per il campo aeronautico è condizione indispensabile un'ampia spianata, sgombra, dove i dirigibili possano facilmente atterrare, ed eseguire facilmente le manovre di ritiro e di partenza. Tali spianate, specialmente nell'Italia settentrionale dove abbonda il terreno rotto e coperto, dove sono frequentissimi anche nei campi e nei prati i fossi ed i filari di gelsi, non sono facili a trovarsi. Quando il terreno invece permetta facilmente di avere ovunque facile posto d'atterraggio, converrà cercare tra le tante quella zona che si presenta meglio riparata dai venti.

Stabilita la posizione, sul margine del campo dovrà sorgere quello che veramente è il porto del dirigibile, cioè l'*hangar* o gli *hangars*. E dovrà sorgere sul margine, perchè esso è costruzione elevata, ingombrante, che, portata verso il centro, toglierebbe al campo la qualità essenziale: quella di non presentare ostacoli alle manovre delle aeronavi presso terra, poichè il primo ostacolo è costituito dallo stesso *hangar*. Inoltre, poichè di norma, l'*hangar* non può avere che una porta, è necessario aver spazio libero solamente davanti ad essa. E dato dunque che il campo dovrà estendersi davanti alla porta, logicamente ne viene che la costruzione dovrà sorgere sui limiti del campo. Le manovre per il ritiro dei dirigibili richiedono talora, quando il vento è forte, molto spazio libero attorno all'*hangar*, anche lateralmente, particolare del quale va tenuto conto per non ingombrare i fianchi della costruzione con altre costruzioni.

MANOVRA DI DRIZZAMENTO DI UNA CENTINA.

Sui limiti del campo gli *hangars* saranno posti dalla parte dalla quale spirano i venti dominanti, allo scopo di avere il meno possibile vento di fianco durante le manovre delle aeronavi all'uscita od all'entrata dall'*hangar*, avere invece vento di fronte allorchè il dirigibile vien ritirato, ciò facilita la manovra. Nel centro del campo, avanti agli *hangars*, ma distante da essi, si dispongono gli ancoraggi per l'ormeggio provvisorio a terra delle aeronavi.

In vicinanza degli *hangars* devono trovare posto il deposito dei cilindri di idrogeno compresso od il generatore d'idrogeno ed i locali per la guardia ai dirigibili.

Dal deposito cilindri (una tettoia sotto la

Il campo aeronautico militare italiano coi due hangars Bosco-Donadelli.

quale sono disposti i cilindri) al dirigibile, l'idrogeno affluisce mediante tubi di stoffa impermeabile che per ragioni ovvie è bene che abbiano il minor numero possibile di giunture ed il minor sviluppo, allo scopo di evitare ogni perdita di idrogeno o diminuire l'inquinamento dell'idrogeno per parte dell'aria. Ecco perciò spiegata la necessità di aver prossima la tettoia dei cilindri, quantunque ragioni di sicurezza possano consigliare invece a tenerla lontana.

I locali per il personale di guardia non è prudente allogarli dentro l'*hangar*, per quanto ciò si possa fare in caso di necessità. Presso l'*hangar* all'esterno saranno dunque disposti questi locali i quali dovranno comprendere almeno quel tanto d'uomini necessari alla sorveglianza del campo ed a manovre d'urgenza, delle quali si manifesta la necessità in caso di incendio, di temporali, ecc. Questo numero d'uomini è proporzionale al numero dei dirigibili ed all'entità del campo. Ma è opportuno che alloggino nel campo o dappresso tutti gli uomini addetti alla manovra dei dirigibili perchè non sempre le circostanze permettono per le manovre di uscita o di entrata dei dirigibili si possa aspettare l'arrivo delle squadre.

Campo aeronautico dei dirigibili militari italiani. Drizzamento delle centine colle colonne automontanti.

E' poi indispensabile che l'ufficiale di guardia abbia un locale proprio, tenuto conto del disagio che si riscontra in un servizio di guardia che deve continuare ininterrotto giorno e notte. All'ufficio e presso la camera dell'ufficiale di guardia devono essere prossimi il corpo di guardia di truppa e la cabina telefonica.

Ma le medesime ragioni che consigliano di alloggiare la truppa sul campo aeronautico o molto vicino ad esso, esistono maggiormente ancora per gli ufficiali ed è certo un vantaggio per il servizio che gli ufficiali stessi possano avere alloggio sul campo od almeno trovare in esso un piccolo locale proprio che possa loro concedere di pernottare quando la partenza deve aver luogo nelle prime ore del mattino.

Pertanto ne emerge la convenienza di avere sul campo, oltre i locali di alloggio per la truppa, anche una baracca ufficiali, alla quale vanno annessi un locale di convegno e quelli per il comando e gli uffici d'amministrazione. Oltre la tettoia cilindri, gli alloggi ufficiali e truppa occorre sul posto un'officina. Certe riparazioni, sopratutto al momento della partenza dei dirigibili, hanno tale un carattere d'urgenza che non si può attendere; occorre avere sul posto immediatamente i mezzi per provvedere. A ciò si aggiunga il fatto che il particolare materiale che si impiega nelle costruzioni delle aeronavi richiede anche particolari attrezzi nelle officine che attendono a queste riparazioni, attrezzi che non si trovano o non si improvvisano facilmente nelle officine ordinarie, quindi l'assoluta necessità di avere sul campo un'officina apposita.

Per quanto modesto, il compito di quest'officina non può essere disimpegnato da un piccolo impianto fatto in un localuccio male arredato, ma occorre un'officina dove si possa eventualmente tornire qualche pezzo e fare anche dei lavori di precisione. Se nel campo vi è una distribuzione di energia elettrica sarà facile l'impianto di qualche tornio e di una fucina con ventilatore mosso da motore elettrico. Completerà l'officina un laboratorio falegnami ed un laboratorio sarti e cordai.

Il particolare materiale che si adopera negli *hangars* pel loro drizzamento richiederà un magazzino apposito, altri magazzini saranno pure opportuni per i singoli dirigibili. Non è conveniente che questi magazzini siano fatti dentro

gli *hangars* per il pericolo d'incendio. E' bene invece che ne siano tenuti lontani, e dagli *hangars*, e dalla tettoia cilindri, e che speciale attenzione si ponga al deposito della benzina, che deve essere unico per tutto il campo e trovarsi in punto ben sorvegliato e sicuro.

Tanto materiale accumulato, sopratutto nel caso di un campo aeronautico improvvisato con baracche di legname, richiede un servizio di sicurezza contro gli incendi ben organizzato. Perciò è indispensabile avere sul posto o presso al campo una abbondante presa d'acqua ed una o più pompe od idranti. Necessario corredo a quest'organizzazione sono ordini di sorveglianza continua al personale di guardia, ed istruzioni precise sul da farsi in caso di pericolo. Queste istruzioni fan parte della consegna al personale medesimo.

Provveduto agli *hangars*, ai locali per la truppa e per gli ufficiali che debbono essere corredati dal complemento indispensabile di pozzi, cucine, latrine, ecc., provveduto al rifornimento di idrogeno, alle officine, di magazzini, al servizio di sicurezza contro gli incendi, occorre pensare ad un servizio che non va assolutamente posto in seconda linea data la grande importanza che ha per la navigazione aerea. Parlo del servizio aerologico.

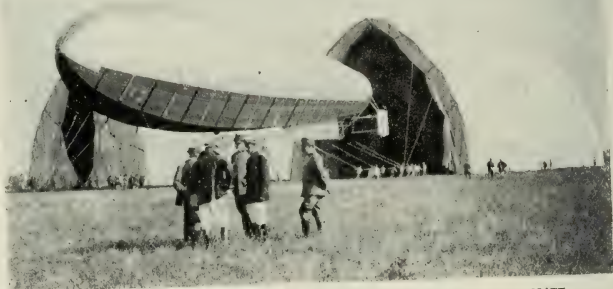
CAMPO AERONAUTICO MILITARE ITALIANO: L'ingresso dell'Hangar.

Ogni qualvolta affronta l'oceano aereo un dirigibile deve sapere contro quali nemici dovrà lottare. Deve sapere cioè ad un dipresso la direzione delle correnti nei varî strati dell'atmosfera, la velocità allo scopo di poter stabilire quale quota meglio gli convenga per navigare. Ciò si può facilmente ottenere con un lancio di pallone pilota di cui si segue il tragitto nell'aria con un teodolite. Per la registrazione della traiettoria e l'effettuazione dei calcoli dai quali si desume la velocità delle correnti aeree basta un semplice tavolo che si può installare, all'aperto, riducendo così un'osservatorio aerologico alla sua più semplice espressione. Ma oltre al fatto che un tale impianto non è molto favorevole per la precisione dei risultati che si debbono ottenere, e che si presta poco ad una buona conservazione degli strumenti necessarî alle osservazioni ed ai calcoli, sta sempre il fatto che non basta il semplice sondaggio dell'atmosfera al disopra del campo per conoscere quanto possa richiedere il servizio dei dirigibili. E' pertanto utile avere un osservatorio meteorologico al quale facciano capo telegraficamente le osservazioni di tutti gli osservatori meteorologici viciniori onde col coordinamento delle osservazioni altrui e proprie, poter procedere, sia pure in via approssimativa, ad un vero e proprio servizio di previsione del tempo. Questo con un duplice scopo. Anzitutto per poter prevedere a distanza l'approssimarsi di temporali e di altri fenomeni atmosferici pericolosi alle navigazione aerea, per provvedere in tempo a limitare la navigazione stessa e dare opportune norme ai dirigibili, inoltre (caso che sulla pratica ha maggiore importanza), facilitare la previsione e del buon tempo quando sopra il campo il maltempo costringa all'inazione i dirigibili, e delle principali direzioni delle correnti aeree dell'atmosfera e loro cambiamenti.

Questo servizio richiede un'organizzazione complessa con personale e locali proprî. E' quindi indispensabile che sul campo o presso al campo funzioni un *ufficio aerologico* al quale facciano direttamente capo le notizie provenienti dagli osservatori meteorologici collegati col campo, e compili direttamente per proprio conto le carte a curve isoterme ed isobare, e provveda al servizio dei presagi.

Lo strumento primo, necessario a tale ufficio è... un'apparecchio telegrafico. Ed ecco che sul campo aeronautico sorge pure la necessità di avere una stazione telegrafica che a fianco della cabina telefonica che congiunge il campo al centro importante più vicino, porge i due nervi vitali che collegano il campo al mondo civile, anche quando questo campo sorga lontano, in una landa deserta.

Ognuno vede, dalla rapida esposizione fatta, quali cure richieda l'attuazione della navigazione aerea e come degna di studio sia l'organizzazione dei campi aeronautici. La navigazione aerea, è come la ferrovia; a quella non bastò l'invenzione della locomotiva, occorsero lo studio delle vie ferrate, la costruzione delle stazioni, l'organizzazione di un servizio colossale per mettere in valore l'invenzione. Così per la navigazione aerea si richiederà un'organizzazione completa perchè le aeronavi abbiano il significato e l'importanza che già si intuisce potranno avere, e che ancora non raggiungono, perchè le organizzazioni non si improvvisano, ma richiedono tempo, studi e fatiche.

Cap. **LUIGI MINA.**

L'INDICE DELLA "RIVISTA" DEL 1911.

Ai Soci che ci faranno richiesta della copertina per rilegare la "Rivista" del 1911 verrà spedito contemporaneamente l'indice che stampiamo a parte.

L'indice sarà inviato a tutti quei Soci che vorranno farcene richiesta con un biglietto da visita recante la semplice indicazione: "Indice" a lato del loro indirizzo chiaramente scritto.

G·MARUSSIG

FLOTTE ROMANE

Mentre dalle acque di Tripoli e della Cirenaica, la flotta italiana continua l'opera sua grande, e, vigorosa, sostiene gli impeti e corona le audacie delle truppe nelle marcie della conquista, ci è parso utile rievocare i giorni in cui Roma correva sui mari d'Africa, non solo forte ma laboriosa, non solo guerriera ma dedita ai commerci.

Giacomo Boni ha scritto pel Touring *queste interessanti pagine sul naviglio romano: che sono una dotta rievocazione confortata da precise documentazioni.*

Nella casa delle Vestali, tra le ceneri di forno abbandonate sul finire del secolo IV, giaceva, con molti *capeduncula* ed altri vasetti rituali, una liba carbonizzata, la *strues*, piccola zattera che il *flamen dialis* doveva tenere presso al capezzale, *apud lecti fulcrum*, per sacrificarla a Giano. — Dietro al nume bifronte, sull'*aes grave* romano sta invece la prua d'una *ratis*, e sui denari d'argento i Dioscuri protettori dei naviganti.

Utile alla navigazione fluviale e lacustre, cessò la zattera d'esser anfibia quando le si aggiunsero ruote o la si arrotondò in chiglia, conservandole il nome. Pur il carro dei vedici Açvini gemelli trasformavasi in nave. Nè mancan traccie, nei riti arcaici e nelle etimologie, della provenienza fluviale o lacustre dei padri italici che scendendo dalle alture venivano in contatto con popolazioni marittime e col mare stesso.

Nelle tombe a cremazione preromulee del *sepulcretum forense*, sono recipienti in terracotta a due prore e con doppi piedi umani; va il sinistro e riede il destro secondo il voler della sorte:

et nos in aeternum
Exsilium impositura cymbae,

piccole barche quali le *caudicariae* del Tevere. Le tombe a feretri, scavati in tronchi di quercia, indicano l'abbandono del sepolcreto ed hanno *lekythoi* protocorinzi ed armille d'avorio tornite e perle di smalto, documenti del commercio marittimo greco o fenicio nell'ottavo secolo av. C. Sul finire del seguente, *Ancus Martius* estendeva Roma insino al mare e fondava alle foci del Tevere un bastevole porto mercantile.

Porto di Claudio.

Prima notizia del commercio marittimo romano ha Polibio dai trattati con Cartagine incisi in bronzo e custoditi dagli edili nel tesoro del tempio di Giove Capitolino. D'uno, concluso nel 509-508 av. C. dai primi consoli dopo l'espulsione dei re, lo storico può dar soltanto versione approssimativa poichè tanto scostavasi il latino arcaico dal linguaggio del II secolo av. C. da riuscir difficile ai più dotti. Verte sull'amicizia tra Roma e Cartagine e sull'impegno di non oltrepassare il promontorio Bello e di partirne dopo cinque giorni. Sbarcando i Romani per traffico, doveva presenziare un delegato dei Cartaginesi, che s'impegnavano a rispettare gli abitanti di Ardea, di Anzio, di Laurento, del Circeo, di Terracina e gli altri Latini soggetti. Impadronendosi di qualche città dovevan cederla a Roma; nel Lazio non potevano costruire fortezze nè, sbarcandovi armati, soggiornarvi pur una notte.

Per il secondo trattato, del 306 av. C., pren-

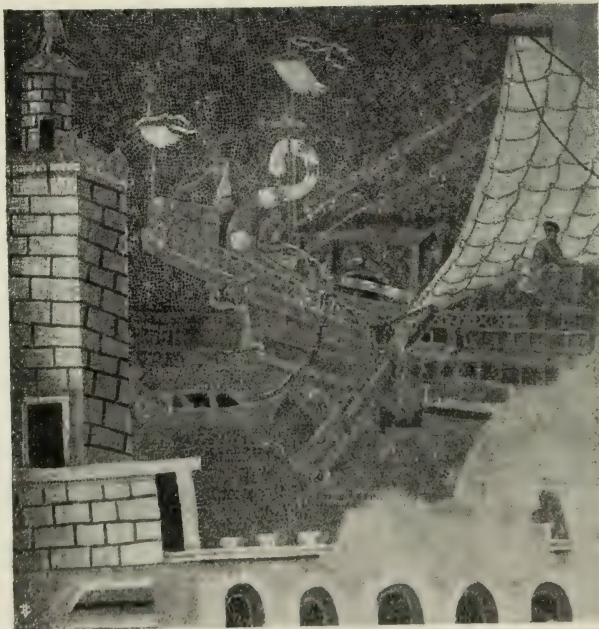
dendo i Cartaginesi alcuna città laziale non soggetta a Roma la cederebbero tenendosi i prigionieri ed il bottino e conducendo in un porto di Roma prigionieri tolti ai suoi alleati verrebbero dichiarati liberi. Esclusi i Romani dal trafficare in Sardegna ed in Libia, ma non da Cartagine e dai possedimenti siculi. Con il terzo stipulavasi a Roma nel 279 av. C., invadendo Pirro la Sicilia, che abbisognando un alleato di ausilio fornirebbero i Cartaginesi le navi da guerra e da trasporto, dividendo le spese per gli equipaggi, ed aiuterebbero in mare i Romani, ma senza impegno di sbarcare le ciurme nolenti.

Dai trattati e dalla consuetudine già elaborata dai predecessori loro nel dominio del mare, sviluppano i Romani una giurisprudenza marittima che Costantinopoli e Venezia s'appropriano ed è, in parte, riassunta nella *lex Rhodia* citata nel Digesto e recentemente edita da W. Ashburner (Oxford, Clarendon Press, 1909). Non più tardo dell'800 e. v., il νόμος Ῥοδίων ναυτικός è un regolamento di navigazione mercantile cui dobbiamo numerosi particolari intorno alle quote spettanti al capitano, ufficiali, timoniere, marinai, e cuoco di bordo. Distribuisce lo spazio agli uomini, alle donne ed ai fanciulli; vieta ai passeggeri di frigger pesce e spaccar legna e loro ingiunge di depositare i valori, dei quali non risponde il capitano. Al completo, la nave è stimata 50 aurei per ogni 1000 modii di portata; se vecchia, trenta. — Chi, a proprio rischio, noleggia una imbarcazione sappia se i fianchi robusti, se l'alberatura, le vele, le pelli, le ancore, le corde di canape di ottima qualità, se le barche pronte, se la ciurma capace, se i marinai buoni e svelti e forti. Se il carico è lino o seta deve il capitano fornir buone pelli affinchè durante la burrasca lo spruzzo dell'onde non danneggi la merce; se, penetrando l'acqua nella stiva, egli ne dà avviso perchè si asporti la merce, più non risponde dei danni.

Di quanto è ripescato da 48 piedi d'acqua spetta un terzo a chi lo ripesca, e metà da sessanta; un decimo di ciò che l'onda getta ad un cubito entro la spiaggia.

A queste ed altre più minuziose norme che fan sentire l'odor salso dell'alga, anche i romani contribuiron da quando Enea risaliva il Tevere con navi Troiane e le ormeggiava ai piedi del Palatino. Sull'ara tagliata nel Volcanale non sacrificavansi che pesci d'acqua dolce; tali o risalenti il Tevere eran pasto funebre nelle tombe romulee del sepolcreto, mentre la priscolatine contengon soltanto ossa di *sus*, fava e grano carbonizzati. Ma Roma era prossima al mare ed il Lazio antico n'era lambito per l'intera lunghezza, nella storia, prima nave da guerra romana solcante il Tirreno è quella *longa navis* su cui, conquistata Veio, spedivasi nel 394 av. C. a Delfo per voto di Camillo, una coppa foggiata dagli ornamenti d'oro delle matrone romane. La trattennero, *publico latrocinio*, i pirati di Lipari che accingevansi a dividerne il bottino, ma la rilasciaron poscia e le fecer scorta ottenendo, per senato-consulto, diritto di ospitalità ed alcuni doni.

Ultimata, nel 338 av. C., la conquista del Lazio con la presa d'Anzio i Romani portano nei *navalia* del Tevere alcune *naves longae* e tolgono gli speroni alle altre. Dedotta una colonia ad Anzio si concede la cittadinanza agli Anziati, ma s'interdice loro il mare dai Romani che v'intuiscono più vasto campo d'attività. Adorna intanto la *plebe* il suggesto

BASSORILIEVO NAVALE (PALAZZO DEI DOGI, VENEZIA).

NAVE IN PORTO (MOSAICO NEL MUSEO CAPITOLINO).

nel Foro, il *templum* del proprio tribunato di fronte alla Curia patrizia, con gli speroni delle navi anziate, *rostraque id templum appellatum.* E, per esser di razza in gran parte mediterranea, le furon quei rostri più di un ornamento volto al Comizio; ornamentali divennero ma volti alla platea del Foro, al riparo delle arcatine simulanti *navalia,* nel suggesto trasferito e ricostruito da Cesare

primi duumviri ma-
mento e riparazione

GUERRA E PONTI DI BARCHE (COLONNA TRAJANA).

ederle in prestito
ereme cartaginese
o di Messina, in-
i a loro modello.
ano gli equipaggi
e breve esercizio
o le coste Sicule
girevoli con artigli
che, ricadendo sulle navi nemiche, le afferravano; così il comandante Duilio ne catturò trenta all'incirca.

Nel 257 per rivincita del nemico, è indeciso il dominio del mare; ma 330 vascelli romani con 140 000 uomini tentano le coste della Libia impediti dai Cartaginesi che, con forze maggiori e più veloci navi ne affondarono molte catturandone 64 con le ciurme. Mandati in Italia i prigionieri, la flotta romana varca il promontorio ad oriente del golfo di Cartagine e costeggiando fino ad Aspis si tirano a secco le navi scavando attorno una fossa palizzata quale accampamento navale per l'inverno del 256-255. Quindi l'attacco dalla parte di terra e la prigionia di Attilio Regolo.

Nel 255 av. C., sul principiar dell'estate portan soccorso in Libia 350 navi che ne prendon 114 cartaginesi, ma tornando vittoriosa la flotta romana è preda di una burrasca che, quasi interamente la ruina contro le roccie meridionali della Sicilia.

Per la fiducia in lor stessi, dice Polibio, qua eccellono i Romani e là subiscono disastri, sul mare specialmente. E così sempre se perdurin nel credere che sia ogni stagione atta al navigare come al marciare.

A rimediar la grande sciagura il Senato vuole in cantiere 220 navi; che allestite in soli tre mesi, volgono a Palermo, capitale della provincia cartaginese in Sicilia; ma per voler navigare al largo la flotta è colta da una tempesta che ne affonda i due terzi.

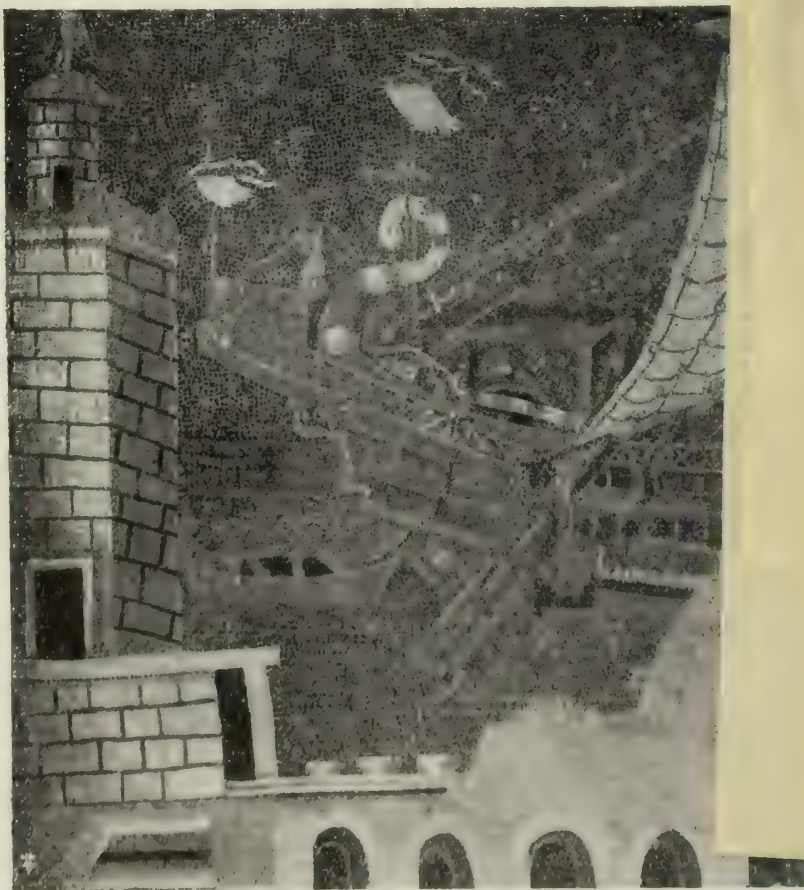
Sorgon nel 250 av. C. ancora navi che un nuovo disastro attende all'assedio di Lilibeo; perduta la maggior parte degli equipaggi il Senato manda in Sicilia altri 10 000 uomini. Ancora una volta la flotta romana è battuta e, fuggendo, il console Publius lascia al nemico 93 navi. A così tristi eventi, Roma contrappone ogni sforzo ed invia provvigioni agli assedianti di Lilibeo; centoventi navi costeggianti da Messina a Siracusa sono intercettate e completamente inghiottite da una bufera da cui il nemico ha riparo nel promontorio di Pachino. Due anni dopo, senza flotta il console L. Junius, s'impossessa di Eryx, sul promontorio di Trapani, ove sorgeva sacro ad Afrodite, il più splendido dei templi di Sicilia. Quivi i Cartaginesi assediano i Romani, « come due galli che, fino all'ultimo, lottano e non potendo adoperare le ali, come possono si colpi-

dendo i Cartaginesi alcuna città laziale non soggetta a Roma la cederebbero tenendosi i prigionieri ed il bottino e conducendo in un porto di Roma prigionieri tolti ai suoi alleati verrebbero dichiarati liberi. Esclusi i Romani dal trafficare in Sardegna ed in Libia, ma non da Cartagine e dai possedimenti siculi. Con il terzo stipulavasi a Roma nel 279 av. C., invadendo Pirro la Sicilia, che abbisognando un alleato di ausilio fornirebbero i Cartaginesi le navi da guerra e da trasporto, dividendo le spese per gli equipaggi, ed aiuterebbero in mare i Romani, ma senza impegno di sbarcare le ciurme nolenti.

Dai trattati e dalla consuetudine già elaborata dai predecessori loro nel dominio del mare, sviluppano i Romani una giurisprudenza marittima che Costantinopoli e Venezia s'appropriano ed è, in parte, riassunta nella *lex Rhodia* citata nel Digesto e recentemente edita da W. Ashburner (Oxford, Clarendon Press, 1909). Non più tardo dell'800 e. v., il νόμος Ῥοδίων ναυτικός. è un regolamento di navigazione mercantile cui dobbiamo numerosi particolari intorno alle quote spettanti al capitano, ufficiali, timoniere, marinai, e cuoco di bordo. Distribuisce lo spazio agli uomini, alle donne ed ai fanciulli; vieta ai passeggeri di frigger pesce e spaccar legna e loro ingiunge di depositare i valori, dei quali non risponde il capitano. Al completo, la nave è stimata 50 aurei per ogni 1000 modii di portata; se vecchia, trenta. — Chi, a proprio rischio, noleggia una imbarcazione sappia se i fianchi robusti, se l'alberatura, le vele, le pelli, le ancore, le corde di canape di ottima qualità, se le barche pronte, se la ciurma capace, se i marinai buoni e svelti e forti. Se il carico è lino o seta deve il capitano fornir buone pelli affinchè durante la burrasca lo spruzzo dell'onde non danneggi la merce; se, penetrando l'acqua nella stiva, egli ne dà avviso perchè si asporti la merce, più non risponde dei danni.

Di quanto è ripescato da 48 piedi d'acqua spetta un

Bassorilievo navale (Palazzo dei Dogi, Venezi

contengon soltantc
carbonizzati. Ma I
ed il Lazio antico
lunghezza, nella st

Nave in porto (mosaico nel museo Capitolino).

vere alcune *na-ves longae* e tolgono gli speroni alle altre. Dedotta una colonia ad Anzio si concede la cittadinanza agli Anziati, ma s'interdice loro il mare dai Romani che v'intuiscono più vasto campo d'attività. Adorna intanto la *plebe* il suggesto

nel Foro, il *templum* del proprio tribunato di fronte alla Curia patrizia, con gli speroni delle navi anziate, *rostraque id templum appellatum*. E, per esser di razza in gran parte mediterranea, le furon quei rostri più di un ornamento volto al Comizio; ornamentali divennero ma volti alla platea del Foro, al riparo delle arcatine simulanti *navalia*, nel suggesto trasferito e ricostruito da Cesare.

Dell'anno 309 av. C. i primi duumviri marittimi incaricati dell'armamento e riparazione della flotta; latore del plebiscito M. Decio, tribuno della plebe.

Nell'anno seguente P. Cornelius cui il senato affidava la costa marittima, giunge a Pompei e sbarca nella Campania; ma quest'impresa e altre ed i trattati con Cartagine provano soltanto l'esistenza di navi costiere e triremi rostrate. Come e quando, perchè costruirono i Romani una flotta vera dice Polibio nell'accingersi a narrare il conflitto durato dal 264 al 146 av. C. tra due grandi nazioni di razza e d'indole diversa contrastanti il Mediterraneo.

Con audacia inaudita, senza navi da guerra adeguate, Roma affronta i Cartaginesi sul mare, lor campo, per generazioni, di incontrastata supremazia. Mancando, del 261 av. C. navi da trasporto per spedir truppe in Sicilia occorreva chiederle in prestito a Taranto e Locri; una quinquereme cartaginese che tentava sbarrar lo stretto di Messina, incagliata, fu presa dai Romani a loro modello. Nel costruire le navi si istruivano gli equipaggi vogando a secco; dopo il varo e breve esercizio di vero remeggio si raggiunsero le coste Sicule e si armarono i *corvi*, antenne girevoli con artigli errei che, ricadendo sulle navi nemiche, le afferravano; così il comandante Duilio ne catturò trenta all'incirca.

Nel 257 per rivincita del nemico, è indeciso il dominio del mare; ma 330 vascelli romani con 140 000 uomini tentano le coste della Libia impediti dai Cartaginesi che, con forze maggiori e più veloci navi ne affondarono molte catturandone 64 con le ciurme. Mandati in Italia i prigionieri, la flotta romana varca il promontorio ad oriente del golfo di Cartagine e costeggiando fino ad Aspis si tirano a secco le navi scavando attorno una fossa palizzata quale accampamento navale per l'inverno del 256-255. Quindi l'attacco dalla parte di terra e la prigionia di Attilio Regolo.

Nel 255 av. C., sul principiar dell'estate portan soccorso in Libia 350 navi che ne prendon 114 cartaginesi, ma tornando vittoriosa la flotta romana è preda di una burrasca che, quasi interamente la ruina contro le roccie meridionali della Sicilia.

Per la fiducia in lor stessi, dice Polibio, qua eccellono i Romani e là subiscono disastri, sul mare specialmente. E così sempre se perdurin nel credere che sia ogni stagione atta al navigare come al marciare.

A rimediar la grande sciagura il Senato vuole in cantiere 220 navi; che allestite in soli tre mesi, volgono a Palermo, capitale della provincia cartaginese in Sicilia; ma per voler navigare al largo la flotta è colta da una tempesta che ne affonda i due terzi.

Sorgon nel 250 av. C. ancora navi che un nuovo disastro attende all'assedio di Lilibeo; perduta là maggior parte degli equipaggi il Senato manda in Sicilia altri 10 000 uomini. Ancora una volta la flotta romana è battuta e, fuggendo, il console Publius lascia al nemico 93 navi. A così tristi eventi, Roma contrappone ogni sforzo ed invia provvigioni agli assedianti di Lilibeo; centoventi navi costeggianti da Messina a Siracusa sono intercettate e completamente inghiottite da una bufera da cui il nemico ha riparo nel promontorio di Pachino. Due anni dopo, senza flotta il console L. Junius, s'impossessa di Eryx, sul promontorio di Trapani, ove sorgeva sacro ad Afrodite, il più splendido dei templi di Sicilia. Quivi i Cartaginesi assediano i Romani, « come due galli che, fino all'ultimo, lottano e non potendo adoperare le ali, come possono si colpi-

NAVI DA GUERRA E PONTI DI BARCHE (COLONNA TRAJANA).

Trono di Nettuno, in S. Vitale di Ravenna.

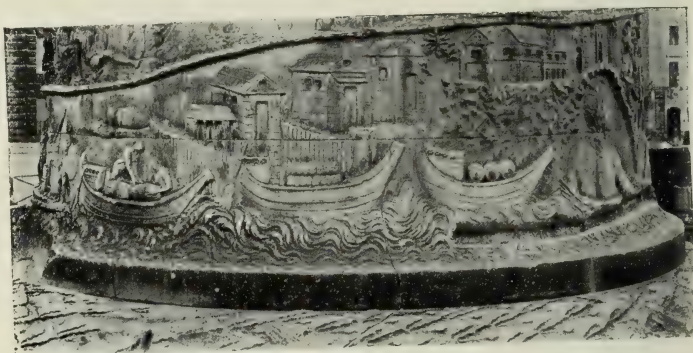
sono sinchè s'azzuffin per l'ultima volta e l'uno o l'altro muoja ».

Roma tenta lo sforzo della disperazione; vuoto il tesoro contribuiscono i cittadini ad una flotta nuova di duecento quinqueremi eguali alle Rodie, che, guernite dei legionari migliori, nell'estate del 242 av. C., al comando di Gaius Lutatius, s'impossessan del porto di Trapani e della strada di Lilibeo.

Attoniti, i Cartaginesi muovono incontro, duce Hanno, ed il 10 marzo 241, malgrado il mare mosso, Lutatius li assale, affonda cinquanta navi e ne fa prigioni settanta con 10 000 uomini. Con un trattato s'impone ai Cartaginesi lo sgombero della Sicilia e dell'isole tra questa e l'Italia, la restituzione dei prigionieri e 3200 talenti d'argento. « Non a caso, nota Polibio, giunsero i Romani al dominio o giustificarono l'ardimento col successo; no, è disciplina appresa nella rigida scuola delle avversità e dei pericoli ».

Tre anni più tardi, al suo fanciullo di nove anni, Amilcare imponeva sacro giuramento di odiar sempre i Romani. — Morto Amilcare, nel 220, coll'assedio di Sagunto, Annibale iniziava la seconda guerra punica e poco dopo, mentre che Q. Claudius, tribuno della plebe, proponeva nuova legge contro il patriziato perchè non potesse un senatore o figlio di senatore avere imbarcazione marittima della portata superiore a 300 anfore, capacità sufficiente al trasporto dei raccolti (così editti e sentenze della repubblica limitavano lo spessore dei muri perimetrali e l'altezza delle case private), partiva il console Publio Cornelio con sessanta navi per l'Iberia. E Tiberio Sempronio con centosessanta quinqueremi volgevasi alla Libia, mentre Annibale, attraversata la Gallia e passato il Rodano, varcava le Alpi e scendendo alla valle del Po raggiungeva l'Arno, sconfiggeva i Romani sul Trasimeno ed a Canne, ed impadronitosi della costa italica meno la cittadella di Taranto, toccava Roma.

In quel tempo, essendo i carichi di provvigioni per la Spagna catturati dai Cartaginesi presso il porto di Cosa (Orbetello), s'ordinò al console di guernire di militi e marinai le navi a Roma o ad Ostia e di proteggere dalla flotta nemica i lidi d'Italia. Arruolati con giuramento, persino i liberti con prole s'imbarcarono coloro che non giungevano ai trentacinque anni, gli altri lasciati a difesa della città. Una flottiglia con stazione a Reggio ed incarico di vettovagliar la guarnigione isolata nella cittadella di Taranto, si muniva di rematori a Cotrone e Sibari, ma le navi romane furono in parte colate a fondo ed in parte preda agli abitanti di Thurium e di Metaponto.

Presa Cartagine Nova nel 209, P. Scipione aggiunge dieciotto navi puniche alle trentacinque romane e libera la Spagna. Son minacciosi ora i successori di Alessandro in Macedonia, in Siria o nell'Egitto. Si domandano nel 207 uomini alle colonie marittime, ed alcune presentano al Senato documenti di esenzione.

Navi «frumentariæ e vinariæ» (Colonna Trajana).

Bassorilievo navale, proveniente dall'Esquilino (Altes Museum, Berlin).

Nel 195 il console M. Porcius con venti navi da guerra, e cinque degli alleati, naviga al porto di Luni raccogliendo ogni maniera di imbarcazioni per la costa ligure ed il golfo gallico sino a Rhoda a mezzogiorno del promontorio dei Pirenei, e ne scaccia la guarnigione spagnuola. Nel 191, i Romani forti sul mare quanto per terra, mandano contro Antioco il Grande, re di Siria che accoglieva Annibale. Prevengono C. Livio, *praetor classis*, che andrà in Grecia con trenta navi e raggiungerà quelle consegnate da Attilio. Si riparan le disusate navi dei *navalia* e s'armano equipaggiandole con liberti. Arduo fu l'armare la flotta per la contrarietà delle colonie marittime di Ostia, Fregene, Castronovo, Pirgi, Anzio, Terracina, Minturno e Sinuessa. Il Senato, cui i tribuni della plebe le avevano rivolte, le dichiarò non esenti dal servizio di marina.

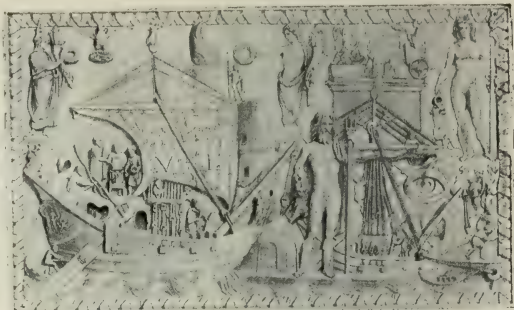
Una flotta di cinquanta navi coperte, raggiunge a Napoli i rinforzi della costa, e, varcato lo stretto di Messina, i contingenti navali dei Reggiani, dei Locresi e d'altri alleati; l'ammiraglio C. Livio passa in rivista l'intera flotta al Capo di Lacinia e va in alto mare, va al Pireo; di qui, prese in consegna le venticinque unità dell'antica flotta, con ottantuna grandi navi da guerra ed altri minori, in parte rostrate ed in parte staffette, *speculatoriae*, verso Delos. A questa, grossolana e carica di provviste, s'oppone la flotta di Antioco, leggera e con sole armi e marinai pratici delle coste e dei venti dell'Egeo e del mare Cretico; ma vien sconfitta. S'avvicina l'inverno e C. Livio, a Cane, tracciato un campo navale tira le navi a secco: *fossa valloque circumdatis naves subductae*. Il comando, *navale imperium*, ossia la *provincia maritima*, passa nell'anno seguente a Emilio Regillo che volge all'Asia Minore con venti navi da guerra, mille marinai, *navales socii*, e duemila soldati. A bilanciare i preparativi di Antioco il Senato vuol frattanto trenta quinqueremi e venti triremi. Il nuovo *praefectus classis* attraversato l'Egeo fino a Chio e Samos, riceve la flotta del predecessore C. Livio che desiderava affondare all'imboccatura del porto di Efeso tutte le *naves onerariae* cariche di molta zavorra, per immobiliz-

Liburniche ormeggiate ad uno scalo adriatico (Colonna Trajana).

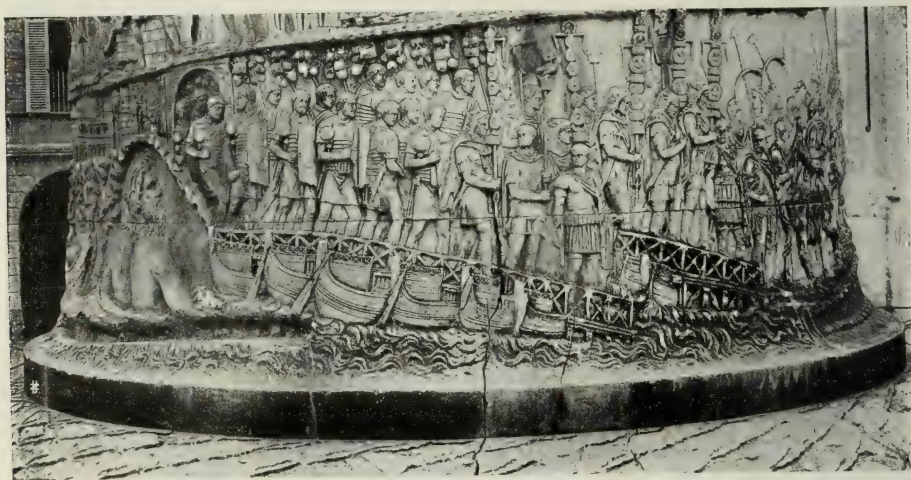
Bireme romana (Vaticano).

zarvi la flotta nemica. Non piacque la proposta, ma faceva Emilio Regillo una dimostrazione navale dinanzi ad Efeso, per terrorizzare i nemici: *placuit tamen tota classe evehi ad portum Ephesi, ad inferendum hostibus terrorem* (Liv. XXXVII, 15).

Da Chio, dove erano i depositi e tutte giungevano le navi onerarie provenienti dall'Italia, incontrarono i Romani, nelle acque di Teos, la flotta di Antioco. Forte questa di novanta navi; d'ottanta quella comprese ventidue di Rodi, ma superiore per robustezza d'imbarcazioni, coraggio di soldati, agilità delle galere, esperienza dei piloti e destrezza di rematori. Perdono i siriaci quarantadue legni, dei quali tredici catturati, arsi gli altri o sommersi. Dall'altro lato poche avarie e la perdita di due sole navi. Conduce Emilio Regillo i vittoriosi dinanzi al porto di Efeso, pago che riconosca il nemico d'aver perduto il mare.

Il console P. Scipione, riuscito ad ottenere il comando contro Antioco, poichè il fratello l'Africano gli si offriva come luogotenente, va

BASSORILIEVO PORTUENSE (MUSEO TORLONIA).

triando il console per non esser da meno del fratello vuol esser detto l'Asiatico.

Nel 189 si decreta per acclamazione il trionfo navale a L. Emilio Regillo, vincitore di Antioco e nel 179 egli dedica in Campo Marzio, il

PONTI DI BARCHE SUL DANUBIO (COLONNA TRAJANA).

nell'Ellesponto ed a Troia ed accampato a piedi delle mura sale per sacrificare a Minerva divinità dell'arce, sotto gli sguardi dei Troiani onorati nei loro discendenti e nella gioia dei Romani di veder la culla di lor gente. Rimpa-

UN COSTRUTTORE DI NAVI (TOMBA DI NASIDIENO A RAVENNA).

sacrario ai *Lares permarini* da lui undici anni prima votato durante la battaglia navale contro la flotta asiatica. Sopra la porta del tempio l'iscrizione che Tito Livio riferisce: « a decidere il grande duello, sotto gli occhi dello stesso re Antioco presente l'intero esercito e la cavalleria e gli elefanti, la flotta regale è vinta, sbaragliata, pesta e messa in fuga tra Efeso Samo e Chio, dove in un sol giorno furono catturate quarantadue navi da guerra con tutte le ciurme, sotto gli auspici, l'imperio, la fortuna e la guida di L. Emilio che perciò votava un sacrario ai Lari Permarini ». Altro esemplare della stessa iscrizione sulle porte del tempio di Giove Capitolino.

Sulle rive del Tevere, una moltitudine attonita vede a Roma, manovrata da sedici ordini di remi, la nave regale tolta da Paolo Emilio ai Macedoni.

Nel 146 una imbarcazione veloce, adorna di trofei, annunzia a Roma la vittoria suprema e la distruzione di Cartagine, e la fine dell'ultima punica. Venduto il bottino ed indossato l'abito sacerdotale Scipione inceneriva, secondo il costume romano, le armi, le macchine e le

navi inutili dei Cartaginesi, in offerta a Marte e Minerva.

Il fuoco distruttore della grande rivale e delle sue spoglie aveva risparmiato germi dissolventi e deleteri che non tardarono a manifestarsi nelle guerre civili, mentre assai più lento fu il ripullulare nel suolo di Numidia della stirpe mediterranea che produceva, con Tertulliano, i più implacabili odiatori di Roma.

Assoluti padroni del mare alla fine del II secolo av. C., si trascura la flotta ed i pirati ricominciano ad infestare il Mediterraneo sino a che Pompeo con pieni poteri, *imperium infinitum*, non ponga in pochi mesi riparo. Ma nella susseguente rivalità con Giulio Cesare, alla sua volta, allontanato dal mare è vinto a Farsaglia. Contro Augusto triumviro diretto al Foro, la plebe scagliava sassi incolpandolo della carestia dovuta a Sesto Pompeo che intercettava le navi cariche di grano; Antonio, propenso ad accordarsi con Pompeo, è lapidato scendendo la via Sacra.

Riuniti nell'anno seguente sul lido di Baia, Pompeo, Ottavio ed Antonio firmano un trattato di pace, v'appongono i suggelli, l'inviano alle custodi Vestali e siedono a banchetto sulla nave ammiraglia di Pompeo, a sei ordini di remi. — Narrasi che in quel punto il luogotenente Metrodoro offrisse a Pompeo di tagliar le gomene impadronendosi non della Sicilia e della Sardegna soltanto, ma di tutto l'impero, e rispondesse l'ammiraglio: « conveniva farlo senza avvertirmi; lo spergiuro non si addice a Pompeo ».

Due anni più tardi (36 av. C.), Augusto affidava ad Agrippa il comando della flotta contro Sesto Pompeo, sconfitto nelle acque di Nauloco, presso la costa di Sicilia.

Chiamata in *Cilicia* da Antonio per giustificare l'aiuto agli uccisori di Cesare, Cleopatra regina navigava placida sulle fresche acque del Cydnus, su di una nave a poppa d'oro, vele purpuree, remi d'argento, e spinta alla cadenza delle tibie, delle lire e dei flauti. La sovrana qual Venere, stesa sotto baldacchino ricamato in oro, e attorniato da fanciulli in foggia di Amorini, con flabelli; le bellissime dame, Nereidi e Grazie, stavano ai timoni ed alle corde. Le rive del fiume, gremite d'infinita folla, s'imbalsamavan pei profumi ardenti sulla nave.

Quando, più tardi, dichiarata guerra a Cleopatra, Augusto privava Antonio dell'autorità abbandonata ad una donna, — le rondini che nidificavano sulla nave ammiraglia, dalla sirena detta Antoniade, furono cacciate da altre che ne uccisero i piccoli, segno di malaugurio. — Antonio disponeva di cinquecento navi ancorate presso il promontorio di Actium, fra le quali molte ad otto e dieci ordini di remi, armate sontuosamente ma senza buoni equipaggi; nei porti di Taranto e di Brindisi Augusto avevane la metà soltanto, ma agili. Volendo Cleopatra che si pugnasse in mare un veterano coperto di cicatrici chiedeva ad Antonio perchè riponesse ogni speme nei legni imputriditi: « combattano sull'onde gli Egizi ed i Fenici e lasciate a noi la terra ». Di fronte stanno le due flotte, gli eserciti schierati sulla spiaggia, nell'uscire dalla tenda per ispezionare le navi incontra Ottaviano un uomo che mena un asino e richiestolo del nome, sa ch'egli vien detto Εὐτὺχης (fortunato) e l'animale Νικον (vittorioso). Poco dopo, il luogo stesso s'orna dei rostri delle navi e dei simulacri bronzei dell'umile viatore e dell'umile bestia.

La battaglia di Actium fu decisa il 2 settembre del 31 dalla fuga di Cleopatra e delle sue navi, seguite dalla quinquereme di Antonio, che ad Ottaviano Augusto lasciano trecento navi e l'impero. Conciso accenno alla fuga di Cleopatra, palomba inseguita dal falco, è in Orazio; ampia descrizione, bassorilievo a sbalzo, in Vergilio, sullo scudo di Enea che, nel centro ha in oro l'azzurro mare agitato coi flutti argentei ed all'intorno, rilucenti delfini che con la coda sbattendo l'acqua ne fendono le onde. Nel mezzo due flotte coi rostri di bronzo, e la battaglia d'Azzio e tutto il promontorio di Leucade in bollore per l'apparecchio bellicoso e flutti d'oro. Dall'un lato Cesare Augusto duce di guerra agli Italici, con il Senato ed il Popolo ed i Penati e gli Iddii della patria, sta sull'alta poppa, alle tempie due fiamme e per cimiero l'astro paterno; di là Agrippa, secondato dai venti e dagli dei, fa procedere la squadra e, superba insegna navale, ha sul capo l'aurea corona rostrata. Dall'opposto lato Antonio, vincitore dei popoli dell'Aurora e del mare arabico, ha seco gli Egizi, le forze dell'oriente, ed i Bactriani venuti dai confini della terra, ed è seguito, purtroppo, da sposa Egizia. Tutte ad un tempo si slanciano le navi, e tutto il mare spumeggia sconvolto dai remi tirati all'indietro e dai rostri a tre punte. Vogano al largo, e diresti veder nuotare le Cicladi svelte dal fondo, ovvero urtarsi i monti, tanta è la massa di navi turrite. — La stoppia accesa ed il ferro alato delle freccie si sparge dovunque e la nuova strage fa sanguigni i campi di Nettuno. In mezzo alla flotta la regina chiama a raccolta col patrio sistro e non s'accorge delle aspidi seguenti. Ogni mostruosa divinità ed il latrante Anubi stanno armati contro a Nettuno ed a Venere, contro a Minerva.

In mezzo alla lotta infierisce Marte, cesellato nel ferro e le Furie volanti e la Discordia con lacera veste seguita da Bellona col flagello insanguinato. L'Apollo di Azzio tende l'arco dall'alto. Gli Egizi e gli Indi, gli Arabi ed i Sabei volgon tutti le terga e la stessa regina dà le vele ai venti invocati, sciogliendo le funi. Pallida per la morte futura la porta il vento di Japigia, e le sta incontro dolorante il Nilo dal gran corpo chiamando i vinti tra le pieghe del grembo ceruleo.

GIACOMO BONI.

Inscrivetevi alla GRANDE SETTIMANA D'INVERNO DI PONTEDILEGNO 8-15 Febbraio 1912

Sky - Bobsleigh - Luge - Pattinaggio - Grandi Gare - Carovana del Touring

Quote di partecipazione alla Carovana: I Gruppo L. 50 - II Gruppo L. 60 - Intera Carovana L. 100

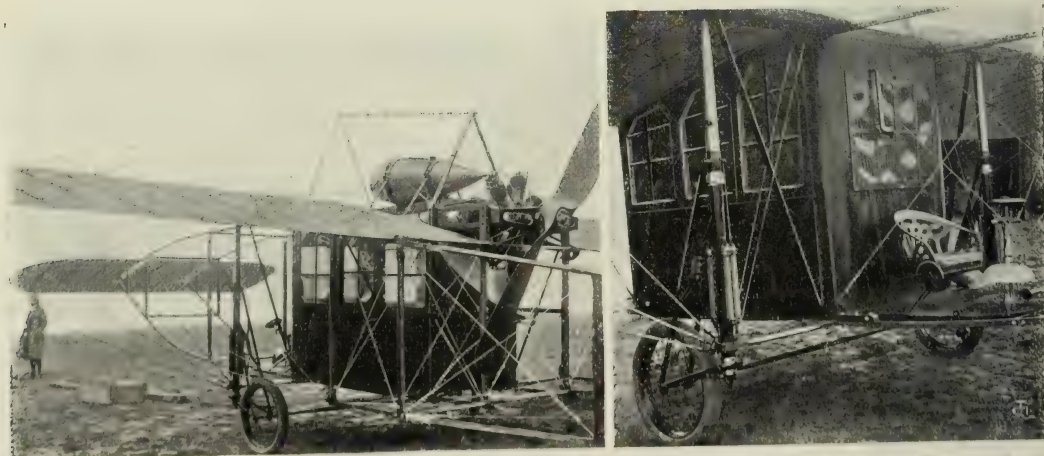
(Vedere programma, informazioni e scheda di inscrizione in prima e seconda pag. dopo il testo).

ATTUALITA' D'AVIAZIONE

Il concorso militare francese di aviazione.

Gli apparecchi in volo. — 1. Monoplano Nieuport, primo classificato; 2. tipo Breguet, secondo classificato; 3. Monoplano Deperdussin, terzo classificato.

I Piloti. — 1. Weymann, primo classificato; 2. Moineau, secondo classificato; 3. Prevost, terzo classificato.

L'aeroberlina Blériot.

Il monoplano « Aeroberlina » Deutsch de la Meurthe, costruito da Blériot che inizia gli esperimenti pratici di aeroplani carrozzati. — *A sinistra:* Il monoplano con la berlina sotto le ali, il timone di profondità anteriore, il motore, l'elica e i serbatoi dietro e sopra la berlina. — *A destra:* Il sediolino del pilota e i comandi sul davanti della berlina.

LA GRANDE SETTIMANA D'INVERNO A PONTE DI LEGNO

VALCAMONICA ITALICA PERLA.

La Valcamonica, geologicamente parlando, comincia a Rovato; le graziose sue colline infatti sono le morene frontali dell'immane ghiacciaio camuno che tutta la valle fino alle alte giogaie percorreva e sovrastava solcandola e derubandola del pietrame che poi regalava alla Franciacorta.

Ha davvero Iside dato nome ad Iseo? Non vi ero a quei tempi, ma tanti storici — compreso Gabriele Rosa nativo del sito — lo sostengono. Indubitabile, per le circostanti torbiere, è che Iseo avesse origini palustri, più ancora che il lago suo « Sebino » avesse anticamente più vasta superficie non solo nel lato meridionale, ma più in alto sopra Pisogne e Lovere. Il lago è oltremodo pittoresco, le sue rive — dai dolci ulivi, dagli scherzevoli riflessi — non hanno davvero nulla da invidiare per mitezza di clima ai maggiori e più celebri laghi lombardi; l'indole e la cultura delle popolazioni è felice assai e piacevole. I paesi affioranti sulle acque, veduti dai piroscafi, par che s'avvicinino sorridenti piene le mani di fiori profumati e vantano gioielli d'arte. Dal treno, fra lo spesseggiare delle gallerie, nel fantasmagorico trapasso di luci e di ombre, lo spettacolo è meraviglioso: Predore turrito, Tavernola romana, Sale Marasino industre, Marone patria d'antichi eletti pittori, Castro ferrigno allietano così lo sguardo col loro biancheggiare fra le colline sempreverdi. Tengon *lo campo* in alto la terra più popolosa e quella più industre, Pisogne e Lovere antiche emule, amendue ricche, amendue superbe di tesori d'arte.

La conca di Pontedilegno dalla strada del Tonale.
(*Fot. De Manzoni*).

La corona alpina che cinge la conca di Pontedilegno. (*Fot. Bellegrandi*).

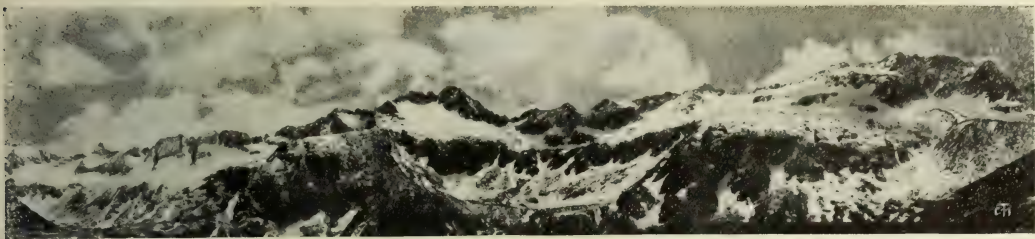
La Valcamonica vera, odierna, comincia appunto a Pisogne; non io ve lo dico, ma spontaneamente lo si capisce dall'aprirsi della fidiaca tazza smeraldina a cui fan corona creste ardite dolomitiche digradanti in colli ameni vellutati di conifere o di castagni e che là, lontan lontano increspa e aderge il labbro: candido l'Adamello tutto domina sempre, ergentesi a 3554 metri... Una brezza montanina asciutta, sana, vivificatrice vi muove incontro. L'occhio avido scruta, direi quasi palpeggia ogni più riposto meandro delle molteplici vallette laterali ognuna delle quali ha bellezze peculiari meritevolissime di visita e di studio: Val della Grigna sonante di magli, Val d'Angolo adducente alla romita Val di Scalve. Lo sguardo penetra fra i pergolati, fra le pittoresche penombre nell' estate, e posa sui garruli villanelli che rincorrono le grasse mucche tintinnabulanti; su buoni e forti contadini abbronzati tra le zolle o nel bosco, su brave massaie sciorinanti al sole il candido bucato. Darfo fumigante da' suoi opifici, come Montecchio e Cogno, sfila avanti agli occhi; Cividate, l'antico centro di Valle ricco ancora di antiche vestigia, appena s' intravede.

Breno, a' piè del vetusto, grande ed indomabile castello, stende i suoi ricchi palazzi, le vie pulite, le artistiche chiese, i suoi ritrovi signorili riunendo tutti gli agi d' una cittadina alpestre al lieto soggiorno, alle facili e belle passeggiate sul S. Valentino idilliaco. La vezzosa borgata, capoluogo di circondario, come da un poggio domina la conca più vasta e forse più bella, certo più varia della bassa Valle ed un'ansia incomincia pervadere l'animo, l'ansia di correre, di salire, d'aggramparsi sui pinnacoli.

Passano Capodiponte che s'incorona di due edifici forse millenari e Cedegolo in cui la gigantesca Generale Elettrica Adamello e la Elettrica Bresciana coadunano le grandi energie dei torrenti che scendevano selvaggi e pittoreschi per la bella Val Saviore o dell' Oglio stesso e le portano lontano. Il treno dà un saluto passando sotto la rocca di Mù e si ferma ad Edolo ove buoni servizi di messaggerie e di automobili stanno pronti per trasportare i gitanti verso Valtellina passando per Val di Corteno o verso l'alta Valcamonica.

Nelle abetaie di Pian di Borno.

Chi prende questa ultima piega ammira passando la grazia civettuola di Edolo solatia cui il patrio fiume lambe il peplo e canta un' eterna nenia d' amore. Poi, o signori, « cambiamento di scena a vista ! » Par davvero, passato il ponte San Brizio, d' entrare in una atmosfera nuova, anzi in un mondo affatto diverso. Cessa infatti la nota patetica del castagno per dar luogo alle abetaie folte, cupeggianti ; non vedonsi più gli ubertosi campi ed i prati sparsi nel piano od in dolce declivo, ma solo pascoli arditi su per l' erta sino ad altezze inverosimili. Più audaci ancora i paeselli dai tipici tetti d' ardesia o di « scandelle » che come Canè s'aggrappano su, su quasi a scalare le vette dei monti, a toccare il cielo.

Quale incanto ! A comun giudizio se Val-

LA CORONA ALPINA CHE CINGE LA CONCA DI PONTEDILEGNO. (*Fot. Bellegrandi*).

camonica tutta è una rivelazione insperata di bellezze pittoresche ed alpine, questo estremo lembo è un vero Eden. *Pontedalegno*, ho scritto e devesi scrivere, non Ponte di legno perchè Ponte, ora comune a sè, con Poia, Zoanno, Precasaglio e Pezzo faceva, in tutto il medioevo sino a pochi secoli addietro, parte della grande comunità di Dalegno assieme ai tre altri comuni, ora separati, di Villa (Dalegno, non d' Allegno, come erroneamente si scrive) Pontagna e Temù. S' intende che ci sono di quelli che pretendono il nome del paese origini proprio da un «ponte di legno» che ancor vedesi colà: forse fino dal secolo VIII in cui per la prima volta appar nominata la detta comunità di Dalegno ?!...

Ma davvero non è il caso di far delle disquisizioni storiche a queste altezze (siamo verso i 1300 metri sul mare) e sopratutto dinanzi a tali fascini di natura. Portatevi un po' sopra il paese sulla via bellissima che conduce al Tonale leggendario e di là contemplate la regione sottostante, prima, a sinistra, la cupa serrata di Val Narcanello con le fonti dell'Oglio, con gli aguzzi pinnacoli del Pisgana, poi la distesa policroma da Pontedilegno ad Incudine, indi, a destra, la stretta Valle S. Apollonia iridescente e selvaggia. Ah no, non pretendo descrivere, non lo pretenderete neppur voi, adeguatamente, perchè è uno di quegli spettacoli che fanno sussultare l'animo entusiasmandolo, direi, d'una percezione sovrumana...

BRENO: CAPOLUOGO DELLA VALCAMONICA.

PONTEDILEGNO IN ESTATE.

Viva il Touring!

Da un po' di tempo ha preso a spoltrire, a sgalvanizzare le giovani fibre — che nella stagione « morta » credevano naturale assopirsi — ed ha loro additato uno *sport* salutare, più dilettevole assai, più facile, più utile e sopratutto assai meno pericoloso di tant'altri esercizi.. acrobatici : lo *sport* invernale, giovevolissimo perchè nell'aria rarefatta dell'alta montagna l' elasticità dei polmoni si fa sentire provocando una graduale dilatazione toracica ed un più energico rifiotto del sangue, perchè il tappeto di neve purifica il pulviscolo atmosferico, perchè mentre in città pare di non poter vivere che tra pellicce e caloriferi, nell' inverno, sui monti si può uscire a passeggio mediocremente coperti e si può dormire... colle finestre aperte magari ed aver anche, per santa suggestione d' ambiente, il cuore sempre ilare. — Ora è trovata la stazione modello per queste esercitazioni. Come nei tempi passati il castello imperniava la vita d'un paese

le cui abitazioni gli si stringevano attorno fiduciose d'aiuto, così oggi la gaia borgata protendesi fidente verso quel Grande Albergo che ha già tanto contribuito, coi buoni fratelli cadetti, al risorgere suo nella stagione estiva e vicino al quale, in pista adattissima, gli skiatori, questa nuova *audax Japeti genus*, sapranno rivoluzionare il tempo piegando al diletto quella sua parte, l'inverno, che dicevasi più refrattaria. Quassù specialmente l'omogeneità di bianco steso sulla terra tutta ha una sua poesia di virginale fragranza, il solenne silenzio che impera, infonde nell'animo sentimenti profondi, arcani, soavissimi. Il ghiaccio raggrumantesi e il vello niveo creano mille bizzarrie architettoniche, le polle d'acqua, sottoscorrenti, leni, hanno una voce inusitata d'armonia lontana, blanda. — Le piroette ardite e graziose in questa conchiglia privilegiata non vi facciano però dimenticare le tante bellezze profuse nelle nostre vallette laterali non meno che sulle ubertose colline, tra i boschi aulenti, su quei monti eccelsi o modesti che appena ho potuto nominare. E non vi spiaccia far proposito di ritornare fra noi nella stagione propizia alle gite ordinarie quando il libero pervagare pei nostri campi fa imbattere ad ogni passo in quadri or virgiliani ora emozionanti, in fenomeni geofisici mirabili dai massi erratici alle marmitte dei giganti, in esemplari d'arte notevolissima pel piccolo nostro mondo, in gruppi pittoreschi di *baite*, in mille oggetti etnografici degni di studio amoroso, mentre castelli, torri e palazzi dànno qualche accenno della storia camuna ben sintetizzata nella fierezza retica delle lotte contro l'aquila romana, nella turbolenza grande delle fazioni medievali, nella fedeltà generosa pei dominatori degni, nell'entusiastico rivolgimento contro il giogo austriaco con toccanti episodi di patrio eroismo.

E se qualcuno mi sospetta di campanilismo, provi a venire in Valcamonica e « per poco di anima non droghiera ch'egli abbia » — dirò col Fogazzaro compianto — per poco che s'estasii al bello di natura dovrà convenire che non ho forzato i colori della mia povera tavolozza ed aggiungerà il suo nome alla schiera sempre più numerosa ed eletta degli ammiratori della grande vallata lombarda già commemorata dal divino Dante e se pure un giorno negletta, per l'isolazione sua dal mondo, oggi però anelante a conseguire quel posto che giustamente le compete fra le migliori sorelle, italica perla.

ROMOLO PUTELLI.

Il cartello manifesto della Settimana d'inverno.

Pianta del campo di sports invernali a Pontedilegno.

* * *

Grazie al solerte lavoro compiuto dagli egregi sigg. componenti il Comitato e della Sezione del C. A. I. di Brescia, agli spontanei appoggi morali e materiali delle Associazioni sportive nazionali, e in virtù degli incoraggiamenti della pubblica opinione per le iniziative del T. C. I., la stazione turistica sportiva invernale di Pontedilegno può dirsi fin d'ora assicurata.

E volendo sommariamente elencare ai nostri lettori i varî elementi per il successo della stazione, annunciamo che l'Associazione S.U.C.A.I. ha raccolto in Pontedilegno una balda schiera dei suoi soci in un primo esperi-

mento di accantonamento invernale a somiglianza della molto bene riuscita prova dell' accampamento della scorsa estate ai piedi del Monte Rosa. Già fin dal mese di novembre sono a Pontedilegno gli alpini del 5° Reggimento per compiervi l'ordinario corso di addestramento e che di solito si chiude con una gara di esame per la classificazione degli allievi skiatori.

Tale gara cadrà molto probabilmente in una delle giornate della Settimana del Touring e costituirà di per sè stessa un buon numero di *sport*. Ma non sarà questa gara, la sola manifestazione militare sportiva, che altre, e molto importanti, noi possiamo sperare, visto che il Ministro della Guerra e l' Ispettorato della truppa di montagna hanno molto gentilmente esternato il loro intendimento di giovare, in quanto sia possibile, al buon successo della iniziativa del T. C. I.

Le autorità locali di Pontedilegno, ben comprese di tutta l'importanza dell' avvenimento, hanno tutto predisposto, per quanto da loro dipende, a favorirne la riuscita.

L' Amministrazione delle ferrovie, opportunamente officiata, ha inteso essa pure di portare il suo così utile contributo, facilitando il concorso del pubblico coll'accordare una speciale riduzione ferroviaria da ogni provenienza a Edolo e ritorno per isolati e famiglie.

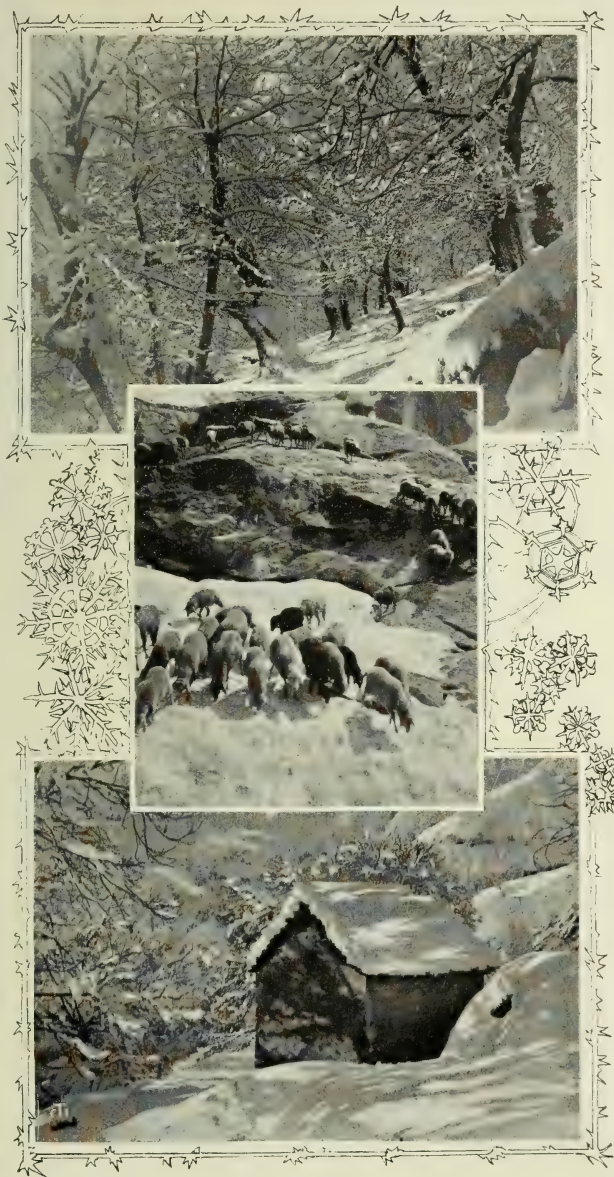
Da Edolo a Pontedilegno è assicurato un comodo e veloce servizio di trasporto passeggeri e bagagli a mezzo di vetture automobili.

Gli hôtels di Pontedilegno hanno voluto collocarsi all'altezza della situazione non risparmiando spese per dotare le loro case di ogni conforto anche nei riguardi dell'inverno; di più gli albergatori hanno dato il loro ragguardevole contributo in denaro per le spese attinenti la manifestazione. — I turisti sono sicuri di trovare al Grand Hôtel e all'Hôtel Tonale quel *comfort* giustamente preteso da chi ha trascorsa la giornata in pien'aria sulla neve e sul ghiaccio.

Il campo degli *sports*, abilmente tracciato e adattato per tutti i diversi esercizi, e oltre che attraente della naturale bellezza dalla conca di Pontedilegno lo sarà ancora per gli adornamenti speciali e per le geniali costruzioni di nevai, nelle quali potranno sbizzarrirsi le più originali concezioni architettoniche.

Ricchissimo è l'elenco dei premi in oggetti artistici e in denaro destinati ai vincitori delle gare e notiamo a titolo d'onore la Coppa offerta dalla Società Pro-Valcamonica e un'altra, ricchissima, offerta dal presidente della Sezione del C. A. I. di Brescia nob. d ott. Camillo Martinoni. Molti altri potremmo citare, ma preferiamo rimandare i lettori al programma nel quale sono altresì descritti tutti i varî cimenti sportivi.

Quello che poi segnerà il *clou* della stagione sarà l'intervento di 160 soci della Carovana che il T. C. I. condurrà a Pontedilegno dall'8 febbraio al 14 detto per la seconda grande settimana, durante la quale saranno al massimo grado intensificate le manifestazioni sportive il di cui brillante successo è oramai assicurato anche per la presenza in luogo delle maggiori personalità sportive riconosciute e di istruttori espertissimi in ogni ramo di *sport* invernale. Data una simile lusinghiera situazione abbiamo tutte le ragioni di ritenere che i nostri soci e le Associazioni sportive vorranno ricordare come a Pontedilegno esista una preparazione rispondente alle esigenze per una buona stazione invernale.

M. R.

LE MAGNIFICENZE DELL'INVERNO IN MONTAGNA.

I CONVEGNI INVERNALI DEGLI STUDENTI ALPINISTI D'ITALIA

Una mattina di pieno inverno alla stazione. Tanto pieno che anche sotto la tettoia penetrano a buffi folate di neve che brilla innanzi alle lampade dall'umida luce. Sulle facce dei viaggiatori che attendono il treno è dipinta la noia, il tedio triste dell'inverno; i nasi sono rossi, le mani affondate nelle tasche, le bocche mute. Ma vi sono dei giovinotti, vestiti di un abito di montagna, con delle scarpacce che fanno tremare il pavimento, con corda, piccozze, con dei terribili arnesi; che gesticolano, ridono, fanno un chiasso allegro e vivo che attira l'attenzione dei fantasmi circostanti. Si avvicina un signore dall'aria autorevole e bene impellicciato che chiede:

— Dove andate?

— In montagna.

— In montagna!... Siete soldati?

— No, studenti.

Gli imbacuccati viaggiatori ripetono intorno con un senso di deprecazione e di stupore:

— Sono studenti. Vanno in montagna.

E il signore autorevole dalla pelliccia aggiunge a mezza voce per suo conto:

— Matti!

Già; matti. Quante volte ce la siamo sentita ripetere questa parola, con tutte le sfumature, in tutte le inflessioni, dalla compassione allo sdegno, quando partendo per i monti nevosi o tornandone, magari non molto presentabili, offendevamo i delicati sensi degli spettatori!

C'è tutta una tradizione di miopìa che si è trasmessa per lungo ordine di generazioni fino ad oggi; e con poco frutto qualche entusiasta, novello Salvino degli Armani, tenta di apprestare alle genti quei meravigliosi occhiali che ne dirizzerebbero la vista. Fin da quando Orazio persuadeva l'amico che, quando i fiumi sono gelati e il Soratte incoronato di neve, non c'è di meglio da fare che starsene a canto al fuoco a sorbire vino da qualche anfora polverosa, fino ai giorni nostri in cui l'infreddolito Coppée ha il coraggio di cantare che alla fine d'ottobre, quando tira vento ed il fuoco è acceso, sarebbe da pazzi affrontare l'aria fresca della sera, la sapienza insipida e monotona del popolo non seppe trovare altro rimedio alle nevi che una camera ben tappata, al freddo che un fuoco d'inferno, all'infinita teoria dei giorni invernali che la paziente oziosa attesa della primavera.

E pure, cari signori sospirosi aspettanti i dolci aliti di Favonio, certo che c'è un rimedio all'orribile stagione; certo che c'è una furberia per non accorgersi che il termometro va sotto zero e che la tramontana rabbrivida sotto i portici della città. Pigliate il primo treno che parte per la regione dei monti, smontate ad una piccola stazione quasi sepolta sotto la neve, dirigetevi alla prima sporgenza di terreno che vedete, avvoltolatevi nella neve, inebriatevi d'aria freddissima, ammirate come meravigliosamente

« ...D'INVERNO IL PIÙ MODESTO CENTRO APPENNINICO HA TUTTO QUELLO CHE CI VUOLE PER APPAGARE LO STUDENTE DALLE ASPIRAZIONI SUPERBE E DAI FONDI MESCHINI ». (*Fot. P. I. Tarano*)

la natura veste di bellezza sotto un'apparente monotonia la terra bianca, e tornate a sera alla città inzaccherata; vi assicuro che sarete lieti e sereni e troverete che dopo tutto l'inverno non è così brutto come lo si dipinge.

Un'istituzione si è fatta banditrice del novissimo verbo nel gaio mondo universitario. E gli studenti d'Italia l'hanno assecondata con entusiasmo. Gli studenti sono persone che hanno le ambizioni più strampalate, che fanno i progetti più inverosimili, che concepiscono tranquillamente le più audaci teorie. Ma qui non era questione di fare del chiasso a torno un paradosso; si trattava di convincersi di una verità. E gli studenti hanno fatto quello che i testardi denigratori dell'inverno non si sono mai sognati di fare; sono andati a vedere la montagna nella stagione più rigida, hanno pestato i campi di neve più vergini, hanno rigato con gli *skis* i più ripidi pendii, si sono esaltati di freddo e di gloria; e convinti, e con il cuore magato dall'incanto delle solitarie terre dormenti il loro sonno invernale, senza chiassi, senza ostentazione, appena lo possono abbandonano la città sonnacchiosa e vanno a vivere ore di vera vita lassù.

E' un fatto poi indiscutibile — dolorosamente indiscutibile — che il borsellino degli studenti assomiglia molto a quello di Catullo, che come sapete non era gonfio che di ragnateli. Per ricco che sia uno studente, è sempre senza soldi. Ma non senza ambizioni altissime, ma non senza desideri intensi. Oh, le regioni nelle nevi eterne e dell'infinito silenzio, le plaghe nitide, lontane dal contatto degli umani, precinte dall'aria più pura, che spaziano su solitudini bianche! Oh, la gioia della via ignota, del segnare nuove impronte là dove piede umano non è passato, del superare sempre nuove difficoltà!

E bene, d'inverno, il più modesto centro appenninico ha tutto quello che ci vuole per appagare lo studente dalle aspirazioni superbe e dai fondi meschini; solitudine enorme, vette intatte, difficoltà alpinistiche che quei posti non si sono mai sognati d'avere d'estate.

Non ci voleva di più per scuotere gli animi sempre desti degli studenti; quando l'inverno si approssima, con le prime pioggie autunnali pullulano come funghi i progetti; si trova un sollievo alla cura degli esami pensando alle future imprese; la dolce, la benedetta neve è invocata con tutte le blandizie, chiamata con tutte le più energiche esclamazioni. E intanto si apparecchiano gli arnesi della montagna; si cura l'equipaggiamento che permetterà di disfidare tutti i geli e tutte le intemperie; si fanno frequenti visite alle slitte che attendono le fughe sulle piste ghiacciate di tra il polverìo violento della neve e la ruvida sonorità del vento; si accarezzano con ansia nostalgica gli *skis* che fruscieranno lunghi di tra la soffice neve.

E quando il giorno è venuto, e ai monti è tutto un biancore senza fine e il cielo uguale e bigio promette copia inesausta di neve; allora chi pensa più alle tristi aule scolastiche regnate dal tedio, chi indugia più su i ponderosi volumi ad ascoltarne voci di secoli scomparsi? Ma è la grande natura che chiama ai nitidi scenari luminosi, alle rudi gare, alle tenaci imprese per i fianchi dei monti, all'ebbrezze dei pendii vertiginosi; che promette una grande gioia alla mente che ritempra il corpo e ne scaccia l'insi-

« ...MA IL RANCIO LO MANGEREMO LASSÙ, TRA L'INFINITA MORBIDITÀ BIANCA, SOTTO IL PALLIDO CIELO, TRA LA RIGIDA SELVETTA DEGLI SKIS PIANTATI NELLA NEVE ». (Fot. P. Monelli).

dioso veleno cittadino. E incominciando le ascensioni, le corse delle slitte, le gare ed i capitomboli sugli *skis;* e il piacere delle colazioni al sacco fatte sotto il grande cielo al cospetto di stese nevate; e a sera la schioppettante fiammata in un alberghetto di montagna, mentre si attende il treno che riporti in città. E allora si è anche disposti a dare ragione ad Orazio.

Ogni anno poi la S. U. C. A. I. raduna in un centro alpinistico a convegno invernale i suoi soci accomunati nell'amore dei monti; per una settimana i *sucaini* non vivono che sulle racchette o su gli *skis*, scalano le cime, traversano i monti, ammirano con occhi bene aperti le bellezze di cui l'inverno adorna i monti d'Italia. E' un breve ed intenso periodo di vita rude e sana, dalle gelide diane e dai lunghi sonni notturni, condita di una gaia spensieratezza e d'una sonora allegria, di cui il ricordo rimane a lungo nel cuore d'ognuno. E il primo convegno invernale fu nel febbraio del 1908 di fronte al formidabile Cervino, a cui ne seguirono altri negli anni seguenti, al Cenisio, al cospetto del Monte Bianco, su i gioghi dello Spluga durante la prima grandiosa manifestazione di turismo invernale.

E quest'anno per quindici giorni ci accantoneremo (1) a Pontedilegno, nella severa e magnifica Val Camonica dove il T. C. I. ha aperto la prima Stazione di *sports* invernali; come soldati alpini avremo la nostra caserma in cui sarà dolce riunirsi a sera dopo le gagliarde fatiche della giornata; ma il rancio non lo divoreremo in un refettorio più o meno claustrale: lo mangeremo lassù, tra l'infinita morbidità bianca, sotto il pallido cielo, tra la rigida selvetta degli *skis* piantati nella neve.

PAOLO MONELLI
dell'Università di Bologna.

(1) Vedi dettagliate notizie nelle *Informazioni*.

È USCITO — compilato dalle migliori competenze italiane — il

I° ANNUARIO DI TURISMO E SPORTS INVERNALI

Contiene notizie complete ed esatte intorno ai mezzi di locomozione sulla neve e sul ghiaccio:

SKI - SKELETON - SLITTE - BOBSLEIGH - PATTINI.

Volume tascabile di 250 pagine circa con 200 illustrazioni e 24 bellissime tavole fuori testo, tolte da fotografie, rilegato in tela con copertina in tricromia del pittore Malerba.

Per riceverlo franco di porto mandare L. 3,20 alla sede del T. C. I. - Milano, Monte Napoleone, 14.

I VIAGGI.

UN POCO DI FILOSOFIA A PROPOSITO DEL VIAGGIARE.

Non so più quale filosofo o pensatore abbia scritto per il primo che la necessità è la madre dell'invenzione; so che la sentenza è ancora viva ed ha i suoi ammiratori che la custodiscono insieme ad altre come essa venerabili nel granaio della saggezza umana, dal quale viene estratta in epoche di carestia intellettuale. Fu forse in una di queste occasioni ch'essa venne scelta per costituire argomento di composizione ad un giovinetto — così si diceva in quei tempi — di liceo. Questo giovinetto — con parecchi altri ora disseminati sopra o sotto terra — era il sottoscritto, e mi sovviene della abbondante facilità con cui mi si presentavano gli esempi e gli argomenti adatti ad illustrare la legittimità della figliazione dell'invenzione dalla necessità. In quell' occasione poi non avrei potuto fare diversamente perchè l'imperativo del mio compito era categorico e non ammetteva — a rischio d'un grave voto di biasimo — la possibilità ch'io ardissi impugnare una massima che il mio raziocinio doveva limitarsi a confortare.

...Stoviglie ornate, bei lini, limpidi cristalli...

Ora purtroppo le cose per me corrono diversamente: troppe massime, anche floride e ben portanti mi hanno ingannato perchè io mi fidi di loro alla prima. Se debbo rilasciare a loro un certificato di sana costituzione, bisogna ch'io le spogli, le tasti e le ausculti.

Nel caso della nostra massima il risultato dell'esame è disastroso; essa si regge soltanto in virtù dei rigidi panni di cui il convenzionalismo l'ha vestita; messa a nudo cade. Provatevi invece a invertirla e tosto acquista saldezza. Dite che la necessità è figlia della invenzione e potrete provare che vi sono necessità delle quali non vi rendevate conto (il fumare, per esempio) innanzi che l'invenzione le avesse rivelate: oppure dite che non la necessità ma il caso e il piacere conducono all' invenzione, e sarete ancora più nel vero. Ma in questa nuova formola positivista la massima non piace altrettanto perchè contiene la parola pericolosa o sospetta: piacere. Questa parola nelle scuole non è ammessa; nella vita quotidiana si fa le mostre di sprezzarla, se pure ciò

che essa rappresenta è l'intento a cui ciascuno mira; e tutto questo perchè questa parola è vittima di un'altra massima, zoppicante anch'essa, secondo la quale di quelle cose che l'uomo naturalmente appetisce non sia da discorrere, per non incoraggiarle.

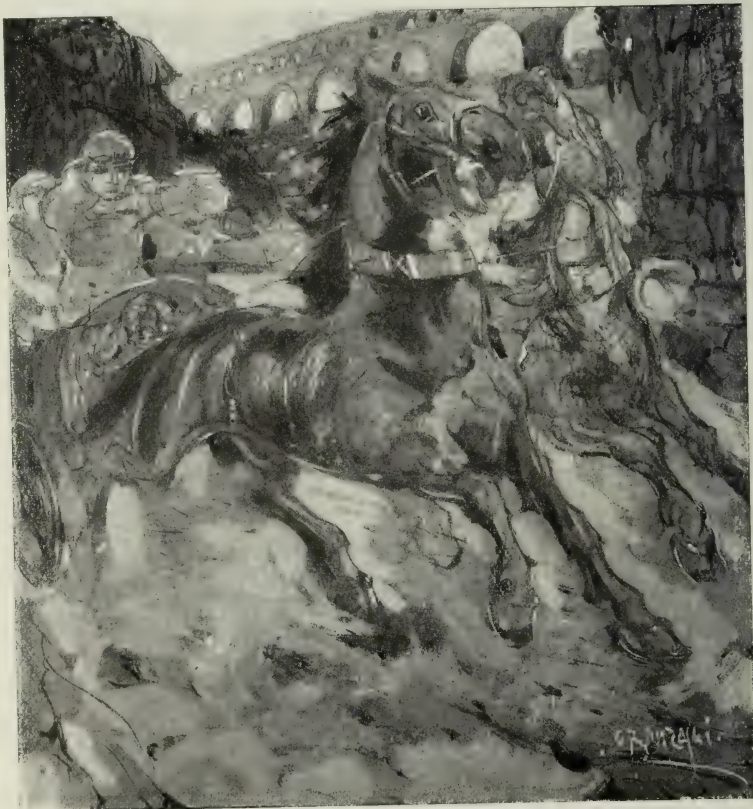
E' il rovescio invece che è vero; discorriamone di queste cose, per mostrare quello che sono e che valgono, e come s'hanno da procacciare e quando è che cominciano a nuocere; perchè se tutti sentono la fame e la soddisfano non dovrà insegnarsi il modo di preparar buone vivande e sane e le regole del mangiare? Richiamiamoci senza i falsi pudori d'una filosofia educativa che per voler esser stoica finisce per assuefare alla doppiezza, richiamiamoci alla realtà umana, che era così bene espressa nella pura e schietta formola del precetto di Epicureo, e diamo al piacere nel suo alto significato di ciò che accresce il bene, il suo pieno valore, come incitamento morale, come molla all'incremento civile; l'educazione, il carattere, la rettitudine ci guadagneranno.

Ma qui non sono per fare un trattato di etica, bensì per stabilire quale dei due moventi, necessità o piacere stimoli più l'invenzione; e mi limiterò alle invenzioni che riguardano il viaggiare.

Se necessità e piacere partissero insieme per un viaggio sarebbero i compagni peggio assortiti. Necessità si adatta a tutto, ogni mezzo di trasporto le è buono pur di avvicinarsi alla meta; essa non conosce difficoltà perchè non le cura come non cura la fatica e non lesina il tempo; non ci sono ponti? guada i fiumi; non sentiero? s'apre il varco per qualsiasi terreno; mancano alberghi? dorme al sereno; vi sono pericoli? li affronta. Piacere invece è schizzinoso; rinuncia al viaggio se non lo trova comodo, ma paga per averlo tale; per lui gli ostacoli si abbattono; le strade s'aprono, gli alberghi s'abbelliscono e s'arredano di ricca suppellettile e sana. Metteteli insieme a tavola; necessità s'adatta a qualsiasi cibo; cotto, crudo, fresco, stantio; le mani le bastano per mangiare e per bere: occorrendo sa sopportare la fame e la sete: piacere guarda, esamina, fiuta, prima di assaggiare; vuole sapienti condimenti, vuole eleganza d'aspetto; vuole stoviglie ornate, bei lini, limpidi cristalli, lucidi argenti; non s'imbratta le mani, anzi le lava e le profuma. Necessità indossa qualsiasi indumento che la ripari; piacere esige stoffe morbide, calde, le vuole armoniose di tinte, corrette di taglio, ricche di materiale. Necessità doma l'uomo per adattarlo alle cose; piacere doma le cose per asservirle all'uomo. Necessità è forte, ma barbara e rozza, limitata e impassibile; appagata non cerca di più. Piacere è anche esso forte, ma civile e paziente, invadente, incontentabile e capriccioso; possiede le ricchezze e il potere che esse conferiscono; e le sue conquiste rinsalda ed immobilizza trasformandole in necessità; come un artefice che a misura che un edificio si innalza ne allarghi e rinforzi la base.

. . . PERCORREVANO A VELOCI TAPPE L'IMPERO . . .

Se le vicende dell'umanità non subissero alternative di condizioni opposte di benessere e di miseria, non c'è dubbio che il progresso che si misura sopratutto dal numero delle invenzioni, sarebbe costante e uniforme. I periodi inventivi invece si presentano saltuarii e improvvisi. Essi si iniziano soltanto quando si è raggiunto un determinato livello di benessere, di ricchezza, di coltura, di sicurezza per cui l'individuo sviluppa armoniosamente tutte le sue facoltà e massime quelle più elevate che lo conducono ad apprezzare gli elementi di bellezza contenuti nelle cose.

Di questi fortunati momenti quanti ne conta l'umanità? Ben pochi. Forse alcuni trascorsero nel periodo del pacifico fiorire dei grandi imperii d'Oriente e d'Egitto, che appena ora cominciano a rivelarsi a noi. La tenda, la stuoja, il letto da campo, i lini ricamati, le belle valigie e le cinghie che l'ingegnere egiziano Ka volle fossero

conservati nella ricca camera sepolcrale in cui egli giacque con sua moglie fino al giorno in cui Schiapparelli violò il geloso recesso per ricostituirlo nel Museo di Torino, ci dicono delle gite frequenti della pacifica agiata coppia per recarsi dall'una all'altra delle residenze lungo l'opima valle del Nilo. Un tempo propizio fu pure quello del periodo Greco-Alessandrino, allorchè Platone, Erodoto e la schiera di dotti e di eruditi Greci, Asiatici e Semiti percorrevano in ogni senso i paesi dell'antica coltura, e le strade che dall'Europa conducono alla Cina erano aperte colle loro numerose stazioni nelle quali oggidì noi troviamo i segni della infiltrazione greca, che la solennità delle forme rigide dell'arte asiatica animò di vita e di movimento, aiutandola a raggiungere il tipo di presentazione che ci è conservato nei monumenti dell'India.

Seguì poi l'epoca della grande, florida, ricca, pacifica coltura Romana del finir della repubblica e dei primi imperatori; di questo periodo abbiamo documenti più precisi. Quei Romani, gran signori, avvocati, poeti, magistrati, lasciavano volontieri la capitale per recarsi a villeggiare anche lontano — sui laghi lombardi, nella Campania, in Sicilia — o per visitare per istudio la Grecia e l'Egitto, o per sorvegliare le loro tenute dell'Algeria e della Tunisia; sopratutto poi percorrevano a veloci tappe l'impero per raggiungere le loro provincie, le loro legioni, e per ritornare a Roma per le elezioni. Avevano buone strade lastricate e sicure, bei ponti solidi, mansioni ed ospizii per riposare; cavalcavano buoni cavalli o volavano in vettura preceduti da corrieri che sgombravano la via. La polvere annunciava da lungi i loro equipaggi come oggi gli automobili. Se viaggiavano per diporto sostavano a godere delle belle vedute, a visitare gli amici, non tolleravano impicci di pedaggi, di dazii, di attese; tutto volevano libero innanzi a loro e alle poste pronti i ricambii. Alla facilità dei viaggi corrispondeva il numero e l'eleganza delle stazioni climatiche, dei bagni, delle ville di piacere; tanto che i più raffinati, quelli che volevano realmente fuggire l'artifiziosa vita di società se ne lagnavano e sospiravano la quiete dei luoghi rustici e solitarii. Proprio come avviene oggidì; la intima fratellanza che noi sentiamo cogli scrittori del secolo d'Augusto è in massima parte dovuta al fatto che essi hanno espresso alcune nostre più squisite sensazioni, ignote agli scrittori del medio evo. Dove trovate una affermazione più moderna di questa di Seneca: *Iam delicata fastidio sunt: inculta videantur. Bruttios et Lucaniae saltus persequamur* (1) — e chi alzandosi uggiato dal tavolo di lavoro ed affacciandosi alla finestra da cui si scorge la città brumosa e rumoreggiante, non ha sentito balzargli dal cuore, come la sintesi dei suoi desiderii, il divino grido di Orazio:

O rus, quando ego te aspiciam? quandoque licebit
Nunc veterum libris, nunc somno et inertibus horis
Ducere sollicitae jucunda oblivia vitae? (2)

... BEI PONTI SOLIDI ...

Ma quello era il tempo felice in cui la vita offriva all'uomo ogni gioia; purtroppo seguirono poi i giorni duri della necessità inesorabile che urgeva alle terga le genti barbare. Furono lunghi secoli durante i quali popoli intieri si dislocarono lentamente, pesantemente per regioni aspre, fra popoli nemici seminando di cadaveri la terra, distruggendo ogni traccia di civiltà intorno a sè.

E quando il movimento sostò e le invasioni sedimentarono e sorsero le genti nuove, non per questo la pace e la serenità rifiorirono; non ancora l'uomo riprese il dominio della terra per assaporarne le bellezze — ancora e per lungo tempo la dura necessità incombeva. Si viaggiava

---

(1) Le raffinatezze ormai ci fastidiano; cerchiamo la semplicità della natura; andiamo alle selve dell'Abruzzo e della Lucania.

(2) O mia villa rustica, quando ti rivedrò; quando potrò procacciarmi il giocondo oblio di questa mia vita agitata, alternando la lettura dei vecchi autori, colle ore di sonno e le ore d'ozio?

è vero, perchè a plebi irrequiete, mal sicure, pronte alla ribellione, non aventi coscienza civile, il terrore della presenza del Signore doveva far l'ufficio delle leggi che assicurano e francano il cittadino. Si viaggiava continuamente per necessità impellente inesorabile: necessità di negozii, di governo, di ambasciate, di maneggi, di riscossione d'imposte, d'invio di omaggi, di prestazioni d'ufficio, di implorazioni di grazie, di adempimenti di voti; necessità urgenti, impreteribili sotto la minaccia di guai più gravi e paurosi che non fossero quelli a cui il viaggiare esponeva. Così, esclusa ogni possibilità, ogni ricerca di piacere, il viaggio era una forma di esercitazione disciplinare, e pesava come una guerra.

Allorchè nei secoli di mezzo un conte di Savoia nei suoi dominii si trasferiva al di qua o al di là delle Alpi, le popolazioni erano gravate di appositi balzelli per sovvenire alla spesa della spedizione, riattare strade, gittare ponti. Se pure le cavalcature, gli equipaggi, le guide venivano retribuiti si trattava però di requisizioni e non di servizii liberamente prestati, e il viaggio era considerato nel paese come una sventura economica equivalente e peggiore d'una guerra, in un'epoca in cui il denaro era più prezioso che la vita.

Il principe non curava molto la viabilità; una volta che il suo passaggio si era effettuato, le strade, i ponti, i parapetti potevano rovinare; purchè ad un altro viaggio gli fosse dato di traversare ancora, non guardava alla solidità delle opere. Non lo attiravano neppure le bellezze naturali del paese intorno, che oggi ci fanno estasiare. Bellezze eguali poteva godersi quietamente dai suoi castelli di Ivrea, di Ripaglia, di Avigliana. Badava piuttosto ad avere intorno a sè i visibili segni della sottomissione della popolazione e dei capi; così voleva rimesse a sue mani le chiavi dei castelli, sostituiva coi suoi uomini le guarnigioni, esigeva gli omaggi del clero e delle autorità. Ma questi obblighi erano limitati alle visite officiali quando il principe veniva a prendere possesso o a esercitare la suprema sua podestà; nelle occasioni comuni, se si dispensavano le autorità dalle solenni mostre d'omaggio,

..UN CONTE DI SAVOIA NEI SUOI DOMINII SI TRASFERIVA ...

non si rinunciava tuttavia a quelle misure fiscali per cui il viaggio del principe era quasi tutto pagato dai sudditi.

Dove erano osterie, la comitiva, anche principesca, sostava per la notte: osterie Dio sa di che specie e con che stanze e come arredate! Ma i capi avevano con sè coperte, pelliccie, tappeti, biancheria propria. Le stanze si addobbavano alla lesta colla suppellettile che viaggiava colla comitiva: se la stagione lo permetteva si giuncavano i pavimenti di fiori; l'inverno si accendevano grandi fuochi e si facevano profumi, e così rapidamente si otteneva una sontuosa camera anche in un tugurio. Dove era possibile farlo le comitive principesche sostavano ai castelli ed alle case amiche, o ai conventi, massime le dame.

Al viandante ordinario non erano concesse queste facilitazioni; ma è da pensarsi che pochi in quel tempo erano i viaggiatori di lungo cammino. Il traffico si faceva tutto fra paese e paese; qualche negoziante percorreva talora lunghi tratti, ma in quel caso aveva cura di accompagnarsi ad altri e di munirsi di scorte sicure e sopratutto di buone commendatizie. Oppure si mettevano col servidorame e cogli uomini che seguivano la comitiva principesca e profittando della sicurezza ottenuta lungo il viaggio trafficavano. Allorchè troviamo che durante un viaggio un conte di Savoia in povere terre, dove neppure oggidì si trova a provvedere la più umile suppellettile, fa acquisto di calze e maglie di seta, di pelliccie fini, di stoffe di gran valore, noi dobbiamo pensare che si trattasse di negozianti ambulanti che in quel luogo avevano potuto offrire la loro merce. Questi viaggi per lo più annunciati qualche tempo prima erano dunque un'occasione per poter trovare le vie buone e ben custodite; e si faceva la radunata di tutti, come in occasione di fiere, per poter essere al riparo delle insidie e dei colpi di mano. Anche i giocolieri seguivano il corteo e chiedevano di offrire i loro spettacoli nelle soste inevitabili.

Eran cortei comodi per la facilità d'ottenere derrate pronte, varchi aperti, e pedaggi sospesi. Se si era d'inverno e dovevano valicarsi i passi alpini si mobilizzavano squadre di montanari che aprissero la strada nella neve alta. Erano quaranta o cinquanta uomini robusti, che chiamavano *marroni*, nome ancora rimasto nel dialetto valdostano e canavesano ai paria della classe, ai nullatenenti che vivono miseramente sottostando ai più faticosi lavori.

. DORME AL SERENO . .

Di queste prestazioni obbligatorie verso il principe o per chi viaggiava per conto di lui, massime per gli inviati alle riscossioni d'imposte, profittavano volontieri tutti; e di qui venne poi l'obbligo ancora attualmente vigente per gli uomini validi di S. Rhemy di accorrere ad aprire la via all'Ospizio del Gran S. Bernardo, servizio che è pagato loro colla esenzione dalla leva.

E' probabile che i privati, anche gran signori, viaggiassero col solo bagaglio personale; vettovaglie e coperte si prendevano quando dovevano traversarsi lunghe tratte disabitate. Erano comitive a cavallo, seguite da muli carichi, lo spettacolo che possiamo ancora vedere su per alcune valli minori aostane — Champorcher, Cogne, Valsavaranche ed altre — dove le strade sono rimaste invariate da parecchi secoli.

Al Principe correvano altri obblighi; viaggiasse in forma ufficiale o in incognito per trasportarsi dall'una all'altra residenza, egli era costretto a portarsi dietro il necessario ad arredare un appartamento sontuoso e fastoso. Quando si pensa al bottino fatto dai Bernesi alla battaglia di Murten, nel saccheggio della tenda del Duca di Borgogna, quando visitando il Museo di Berna si vedono spiegate quelle ricchezze artistiche inestimabili si ha una idea della condizione dei principi del tempo che viaggiando portavano con sè la intiera loro fortuna mobile. Conseguenza questa di diverse circostanze, anzitutto del concetto che si aveva del principe il quale non poteva comparire mai se non circondato dal fasto che si addice alla sua posizione; poi della povertà della casata che non consentiva dotazioni di arredi alle singole residenze.

In quei tempi il mobilio di legno era relativamente scarso; il lusso delle camere era dato dalle stoffe appese ai muri; quello della mensa dagli argenti; tutta roba preziosa che non conveniva abbandonare nei castelli disabitati alla custodia di povere guarnigioni, in un paese quasi tutto di frontiera e perciò esposto al nemico. Il partito più sicuro, se pure il più dispendioso, consisteva nel portarsi dietro quanto più si poteva, massime quando si viaggiava con principesse che mal volontieri rinunciavano agli agi abituali. Talora per non impicciarsi di troppe salmerie — treni di 70, 80 muli per il puro bagaglio erano di norma in quei viaggi — si depositavano le cose più preziose al sicuro o nel castello di Chambery o in luoghi sacri più rispettati.

Lo spettacolo di quelle interminabili carovane doveva essere interessante se pure il viaggio do-

veva tanto più durare quanto crescevano gli impedimenti. Le signore s'accomodavano in lettiga, i signori in sella; ma sempre si procedeva a passo d'uomo. Di vetture non si parlò per un pezzo; usavano solo carri pesanti da trasporto del materiale più che delle persone. Erano lontani i tempi in cui Orazio aveva potuto scrivere:

Quattuor hinc rapimur viginti et millia rhedis (1)

in cui la parola *rapimur* dice che il poeta aveva provato le delizie che ora sono riservate all'automobilista.

L'adozione delle vetture e massime di quelle per il pubblico viaggiante venne più tardi, e i primi equipaggi rapidi e comodi furono quelli che conducevano ai ritrovi eleganti, alle stazioni di acque e di bagni. Sempre il piacere.

Seguiva poi il lungo corteo delle salmerie con i tappeti, gli arazzi per l'addobbo delle stanze, il vasellame, gli abiti, le armi, le proviande; sfilavano numerosi paggi, valletti, poi la folla del personale di servizio, i cuochi, i cacciatori; e con essi le mute dei cani, dei falchi, i ghepardi da caccia. I passi dell' alpe che avevano visto gli elefanti di Annibale, videro pure i leoni dei conti di Savoia, condotti a mano, o issati ignobilmente su carri le membra tremanti bene avvolte in coperte.

Le notizie di questi viaggi ci sono trasmesse unicamente dai quaderni dei tesorieri di Savoia; la letteratura dell'epoca non traeva ispirazione da simili contingenze; al più i fortuiti incontri o le ghiotte avventure che l'accorto viaggiatore intraprendente sapeva procacciarsi in quei trambusti di locande, dove si dormiva tutti alla rinfusa, hanno allettato i novellieri; ma delle bellezze del paese, della maestà dell'alpe, dello splendore delle vette luccicanti al sole, nessuno parla. Qualcuno le gustava certo queste eterne fonti di pura gioia; ed erano gli spiriti eletti alla vita contemplativa, che in quei tempi non avevano altro asilo se non nel seno delle congregazioni religiose. Quando si vedono i monasteri sorgere nei luoghi che ancora oggidì noi troviamo i più belli, dobbiamo pure credere che questa bellezza sia stata uno degli argomenti principali per la scelta della località. Ma le impressioni che negli animi di quei religiosi le bellezze della terra destavano, erano trasformate e sublimate dal senso religioso, e si confondevano con altri elementi di ammirazione e di devozione tutti indirizzati ad esaltare l'idea del Creatore, nella quale la creatura si inabissava e cessava di esistere per sè. Sono dunque in errore a parer mio colorò che credono che per un certo periodo si sia smarrito il senso della bellezza del paesaggio, che gli antichi hanno sentito, e che ora si è potentemente ridestato. Vi fu soltanto un tempo in cui come ogni scienza si subordinò al sistema di cognizioni eretto dalla teologia scolastica e facente capo a Dio, cos ogni sensazione di bellezza si considerò non per se, ma come emanazione divina, e trovò la sua espressione unica nell'ardore della riconoscenza verso il Creatore. Ma quando, s'incontrarono menti elevate d'artisti che non potevano separare l' idea dalla realtà in cui s'incarna, allora anche la bellezza del creato, e il paesaggio, come a noi si rivela, ebbe una degna raffigurazione; Dante e Petrarca ci hanno lasciate mirabili descrizioni di aspetti della natura, e negli sfondi dei quadri dei pittori nostri antichi sono fedeli rappresentazioni degli aspetti più seducenti del paese. Come avvenne del paesaggio che per molto tempo fu considerato come indegno di essere riprodotto da solo in pittura, così nella vita comune non si dava rilievo alle sensazioni che gli aspetti della natura erano capaci di eccitare; ma ciò non significa che l'animo dell' uomo elevato fosse chiuso a quelle bellezze.

PIERO GIACOSA.

(1) Siamo rapiti in vettura per 24 miglia.

IL CENTOMILLESIMO SOCIO

Una grande medaglia d'oro per i soci propagandisti.

Al momento di andare in macchina (20 Dicembre) il Touring conta 98 000 soci. È quindi certo che entro il mese di Gennaio 1912 il Touring inscriverà il centomillesimo socio: individualizzare questo nuovo socio che ci fa realizzare la grande speranza e l'imponente affermazione, non sarà possibile, dato il nostro sistema di associazione e la vasta simultaneità con la quale questa si compie nel nostro Paese e fuori di esso.

Il Consiglio vuole in ogni modo premiare i propagandisti di questi giorni nei quali raggiungeremo i centomila ed ha deliberato:

= Continua la assegnazione della medaglia di bronzo dei Centomila ai soci le cui schede regolari con le quote giungeranno alla Sede Centrale di Milano entro il 31 Gennaio 1912 e non oltre.

= La medaglia in argento dei Centomila soci sarà assegnata ancora fino al 31 Gennaio 1912 e non oltre ai soci propagandisti che avranno presentato cinque soci nuovi nel mese di gennaio 1912.

= Fra coloro che avranno firmato come soci presentatori le schede dei soci nuovi che perverranno con le quote alla Sede Centrale nel mese di Gennaio **sarà estratta a sorte una grande medaglia d'oro** che, nella impossibilità sopraddetta di individualizzare, rimeriterà simbolicamente col suo grande valore il propagandista del Touring che la sorte avrà designato come **il fortunato presentatore del centomillesimo socio.**

Sul percorso: presso il passo di Montepiano.

La Gara d'Onore fra le Provincie.

La Mostra Stradale, il Convegno Nazionale della Strada, il Concorso pei materiali da massicciata, e la Gara d'onore fra le provincie compendiano l'opera esplicata dal Touring nel 1911 a vantaggio delle strade. Ed è appunto di questi giorni che la diligentissima Commissione incaricata di esaminare le strade partecipanti alla Gara d'onore tra le provincie, attraversate dal percorso Roma-Torino, per la migliore manutenzione delle rispettive strade ordinarie comprese nel percorso stesso, durante le esposizioni internazionali di Roma e di Torino nel 1911, ha presentato la relazione dei proprî lavori alla Direzione Generale del Touring.

La Gara d'onore, come noi l'abbiamo sempre chiamata tralasciando la seconda e lunga parte del titolo, ha dato degli ottimi risultati: strade che nel 1910 si presentavano in condizioni disastrose sono diventate buone ed anche ottime; provincie che non si sarebbero forse mai decise ad adottare (esse dicono ad esperimentare, perchè, pare strano, le nostre Amministrazioni sentono il bisogno di fare ancora degli esperimenti di un sistema di manutenzione stradale che ha cinquant'anni di vita!) la cilindratura a vapore hanno rifatto massicciate di parecchi chilometri di strada; Uffici tecnici, che si sono visti sempre e per le stesse ragioni bocciate le loro proposte di sistemazione stradale, hanno trovato nella gara un'occasione magnifica ed un aiuto potente per l'attuazione dei loro progetti.

La Giuria interroga i cantonieri.

Il Touring è naturalmente assai lieto di ciò, tanto più che quando lanciò l'iniziativa dubitava dell'adesione delle provincie chiamate a concorrere: non erano tutte Amministrazioni che potessero concedersi il lusso di stanziare in bilancio delle somme importanti per l'acquisto di materiali da massicciata più abbondanti degli altri anni, e per l'affitto o l'acquisto di un compressore a vapore! Ve n'era qualcuna che, con un piccolo numero di abitanti, con un bilancio tutt'altro che largo, con l'im-

possibilità di avere del buon pietrisco a prezzo discreto, possedeva delle strade orribili.

E a proposito di strade cattive noi ne sappiamo qualche cosa, perchè facciamo quasi da intermediari fra il turista che si lamenta delle strade e l'Amministrazione che queste dovrebbe mantenere. Ci giungono qualche volta lettere che sono vere filippiche contro la trascuratezza, l'ignoranza (figurarsi...!) degli ingegneri preposti alla manutenzione delle nostre strade; e le più... feroci sono quelle dei turisti stranieri. Gli inglesi ci scrivono per assicurarci della loro incondizionata ammirazione per il nostro *bleu sky* e le nostre *fine arts*, e per compassionarci per le nostre *very bad roads*. I francesi quando passano la frontiera per entrare in Italia cominciano a scrivere una lettera al giorno al presidente del loro Automobile Club od ai giornali sportivi più in voga, od a noi per protestare con tutte le loro forze contro l'abbandono delle strade italiane.

UNA STRADA CONCORRENTE (PROV. DI SIENA).

Vogliono i nostri lettori una idea del modo col quale sono vergate tali proteste? Il signor Maurice Gallais scrive a *La Pratique Automobile*, giornale sportivo di Parigi quanto segue: « L'arrivée à Gênes donne une idée exacte des routes d'Italie, c'est pendant quinze kilomètres avant la ville un immonde cloaque qui déshonore le pays ». E la Genova-Torino? « La chaussée la plus atroce de France est un billard sec comparée à cette voie détestable ». Crediamo che basti.

I tedeschi ci invitano ad andare da loro ad imparare come si mantengono le strade, come si fanno le cilindrature e le catramature, e ci offrono le loro macchine.

I turisti italiani sono naturalmente i più moderati, benchè non scherzino; le strade orribili, impraticabili; le strade letto di torrente et similia le sanno trovare anch'essi; ma i loro reclami non ci fanno così male come quelli dei nostri amici d'oltr'Alpe (perchè sono tutti amici dell'Italia questi nostri censori; anche quel signore dall'immonda cloaca!)

Sapevamo che nel 1911, in occasione delle due grandi Esposizioni di Roma e di Torino, a migliaia gli automobilisti ed i ciclisti avrebbero percorso le strade unenti le due città, e sapevamo anche ch'esse non erano nelle migliori condizioni di viabilità. Le proteste ed i reclami sarebbero enormemente cresciuti di numero, e, quel che è peggio, avrebbero dato occasione a troppe lettere uguali per contenuto a quella di cui abbiamo dato un saggio. Bisognava provvedere interessando alla questione gravissima pel buon nome d'Italia, le Amministrazioni provinciali che hanno il governo delle strade che preferibilmente sarebbero state percorse.

Venne allora fatta la proposta di indire una gara, che, per la qualità dei concorrenti, avrebbe dovuto essere *d'onore* fra le provincie di Alessandria, Arezzo, Bologna, Firenze, Genova, Lucca, Massa, Modena, Parma, Pavia, Perugia, Piacenza, Pisa, Reggio Emilia, Roma, Siena e Torino per la migliore manutenzione nel 1911 delle rispettive strade ordinarie comprese nei percorsi:

Torino, Asti, Acqui, Ovada, Voltri, Genova, Sestri Levante, Spezia, Massa, Pietrasanta, Viareggio, Pisa, Cascina, Pontedera, Ponte a Elsa, Castelfiorentino, Poggibonsi, Siena, Orvieto, Viterbo, Roma; e Torino, Alessandria, Voghera, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Montepiano, Prato, Firenze, Arezzo, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, Roma.

La Direzione Generale accettò la proposta e nominò una speciale Commissione, composta degli ingegneri Gola, Pugno, Vandone e Toller, per la compilazione del programma della Gara, che fu stabilito dovesse riguardare tanto le migliorie che sarebbero state realizzate lungo le strade delle provincie concorrenti pel periodo compreso fra la pubblicazione della Gara e l'apertura delle Esposizioni, quanto le successive

UNA STRADA CHE NON CONCORRE (PROV. ALESSANDRIA).

migliorie e l'opera dell'ordinaria manutenzione di dette strade durante il periodo tra l'apertura e la chiusura delle Esposizioni stesse.

Definite le norme della Gara, le comunicammo, non completamente sicuri della accoglienza che sarebbe stata fatta all'iniziativa, alle provincie interessate.

Dopo pochi giorni ricevemmo le adesioni di Arezzo, di Bologna, di Firenze, di Genova, di Massa, di Modena, di Parma, di Pavia, di Piacenza, di Roma e di Siena. Torino, Perugia, Reggio, Lucca e Pisa, pur non impegnandosi al concorso, assicurarono che avrebbero fatto di tutto perchè le loro strade non costituissero delle interruzioni spiacevoli nei percorsi scelti.

L'esito della Gara era assicurato.

Convenne nominare la Giuria, che avrebbe dovuto percorrere più di una volta in automobile le strade presentate alla Gara. Si dovevano trovare dei tecnici di indiscussa competenza in materia, disposti a lasciare in più occasioni i loro studi ed i loro lavori per quindici giorni consecutivi per sobbarcarsi alla fatica non indifferente di percorrere in automobile più di milleduecento chilometri, osservando, pigliando appunti, giudicando ogni tratto di strada. L'ing. Emilio Beretta, il comm. ing. Giovanni De Simoni, l'ing. cav. Felice Poggi e l'ing. Vandone parvero le persone adatte ed essi, pregati di assumere il gravoso incarico, accettarono.

Abbiamo già detto in altra occasione come lo scorso anno la Giuria rilevò i dati necessarî, aggiungeremo che quest'anno ripetè il giro, a bordo di una nuovissima e poderosa automobile Zust dei Garages Storero, che la Direzione Generale mise a sua disposizione, raccogliendo anche un magnifico campionario dei materiali da massicciata impiegati dalle varie provincie concorrenti, campionario che ha figurato alla Mostra Stradale promossa e organizzata dal Touring all'Esposizione di Torino.

Per quanto riguarda i risultati della gara lasciamo la parola alla Giuria, che riferendo alla Direzione del Touring, scrisse:

« Volendo riassumere con qualche apprezzamento generale il confronto tra le impressioni da noi riportate nella prima e nella seconda visita, possiamo affermare che la Gara d'Onore ebbe senza dubbio un esito positivo di notevole portata, in quanto promosse indubbiamente presso parecchie provincie un miglioramento di sistemi ed una intensificazione di opere, che se

Borghetto presso il Ponte Felice.

anche già fossero state negli intenti delle rispettive Amministrazioni, avrebbero tuttavia avuta una realizzazione meno pronta ed efficace quando non fosse intervenuta nella presente circostanza la possente propulsione del Touring Club. Quel miglioramento e quell'intensificazione di opere assunsero però vario

La raccolta del campionario dei materiali da massicciata.

aspetto presso le varie provincie, in ragione delle differenti condizioni stradali, delle diverse difficoltà da vincere, della varia potenzialità di bilancio, ecc.; onde non è a credersi che un giudizio complessivamente favorevole, qual'è quello sovraesposto, debba significare un'approvazione generale dello stato delle strade concorrenti alla Gara, quali si riconobbero nel corso dell'ultima nostra visita. Ancora v'è molto campo al fare ed al migliorare prima che quelle strade si possano tutte chiamar buone e belle. Ma la spinta è data, ed un migliore avvenire per la munutenzione stradale non può mancare; poichè l'opinione pubblica preme, pronta a plaudire ad ogni progresso, ma intollerante d'ogni eventuale regresso ».

Le vincitrici della gara? Tutte le provincie che vi hanno aderito; intendiamoci, non per soverchia indulgenza della Giuria che le ha giudicate, ma perchè tutte hanno portato un contributo di attività veramente notevole. La graduatoria risultò come segue:

Prima la provincia di Genova che ottenne un sensibilissimo miglioramento sulle condizioni di viabilità delle strade pianeggianti specialmente tra Voltri e Genova; progresso che non si potè certo conseguire se non a prezzo di intensi, costosi e diligenti lavori; le venne assegnata una targa d'onore con medaglia d'oro e la grande coppa Ravà-Sforni.

Seconda Massa e Carrara, che ha eseguito per la Gara importanti lavori di rettifica e di cilindratura, tanto più notevoli in quanto le forti spese relative vengono a gravare sul modesto bilancio di una fra le minori provincie del Regno; venne premiata con una targa d'onore con medaglia d'oro.

Terze a pari merito, Piacenza, specialmente encomiabile pel restauro della massicciata lungo

la tratta di Via Emilia percorsa dal carreggio affluente allo Zuccherificio di Sarmato; Firenze, lodevole per gli sforzi per migliorare la tratta Firenze-Campi Bisenzio-Prato, sottoposta ad intenso carreggio; Bologna per la particolare attività e per le difficoltà tecniche ed economiche superate per sistemare la tratta del percorso lungo la valle del Setta; e Roma che ha migliorato parecchie tratte del lungo percorso compreso nel suo territorio, 169 chilometri.

A queste vennero assegnate altrettante targhe d' onore con medaglia d' argento di primo grado.

Quarte pure a pari merito Pavia, Siena ed Arezzo premiate con targhe d'onore e con medaglia d'argento di secondo grado; quinte Modena e Parma con targa d'onore.

La Giuria ha creduto inoltre doveroso di rivolgere una calda lode alla provincia di Perugia, che nel lungo sviluppo di ben 245 chilometri di strade comprese nel doppio percorso diede l'esempio di una perfetta manutenzione e di una esemplare organizzazione del servizio cantonieri. A questa provincia, che non aderì alla Gara, verrà fatto omaggio di un oggetto d'arte, quale riconoscimento dell'opera esplicata per la Gara.

IN VISTA DI CIVITA CASTELLANA.

La Giuria volle esprimere al Touring, chiudendo la sua relazione, i sensi del più vivo compiacimento « per la nobile e utilissima iniziativa presa con questa Gara d'onore, i cui risultati non saranno effimeri, ma daranno certamente nuovo impulso a quel progresso nella manutenzione stradale, che il Touring propugna fin dagli inizi dell'opera sua, guadagnando risultati che parevano in altri tempi non sperabili, e benemerenza grandissima da parte di quanti ne risentono l' inestimabile vantaggio ».

Il Touring, convinto che le strade italiane dovranno diventare ottime fra pochissimi anni se non gli mancherà l' appoggio di Amministrazioni pubbliche e di studiosi, rivolge vivissimi ringraziamenti alle provincie che hanno partecipato alla Gara, ed agli ingegneri Beretta, De Simoni, Poggi e Vandone per la collaborazione preziosissima prestatagli.

(*Fotografie dell'ing. De-Simoni*).

ALTRI DUE CONCORSI DEL TOURING.

Concorso per una memoria sui materiali da massicciata. — La Giuria composta dei signori: ingegnere commendatore Camillo Arimondi, ispettore superiore del Genio Civile; prof. Ettore Artini, del Politecnico di Milano; ing. prof. Carlo Isnardo Azimonti, del Politecnico di Milano; ing. cav. Felice Poggi, del Municipio di Milano; ing. professore cav. uff. Francesco Sansoni, dell'Università di Padova; ing. prof. cav. Giulio Stabilini, della Scuola d'Applicazione degli Ingegneri di Bologna; ing. cav. Italo Vandone, Capo Ufficio Tecnico Provinciale di Milano, ha presentata alla Direzione Generale del Touring la relazione del lavoro d'esame fatto e le proposte di premiazione ai lavori meritevoli. Di questi venne fatta la seguente graduatoria: I. Memoria contraddistinta col motto *Simplex* (strade e materiali della Provincia di Cuneo); II. Memoria col motto *Excelsior* (strade e materiali della Provincia di Torino); III. Memoria col motto: *Quod potui feci, faciant meliora potentes* (strade e materiali della Provincia di Napoli), assegnando ad essi rispettivamente i premi di L. 3000 con diploma, di L. 2000 con diploma; di L. 1000 con diploma. Inoltre alle Amministrazioni delle Provincie alle quali appartengono le strade ed i materiali illustrati vennero assegnati tre diplomi di benemerenza.

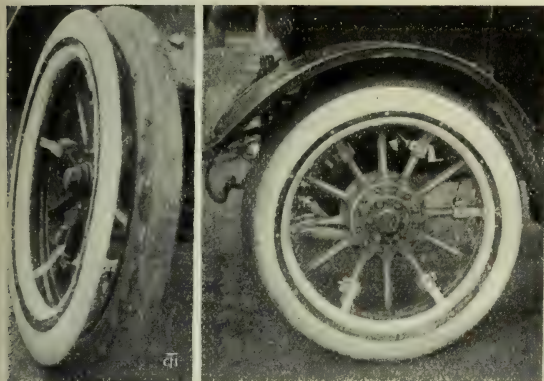
La Giuria ha fatto voti che la Direzione Generale del Touring Club Italiano abbia a curare la pubblicazione in riassunto delle tre memorie, invitando l'autore della memoria *Simplex* a predisporre direttamente il riassunto, previi opportuni accordi se del caso, con la Direzione stessa, e provvedendo invece d'ufficio per le altre due memorie, valendosi del diritto a lei riservato all'articolo 12 del programma di concorso. « Il Touring Club Italiano si riserva il diritto di esclusiva proprietà delle memorie e dei campioni presentati, con facoltà anche di farne presentazione all'Esposizione Internazionale 1911 di Torino. Il Touring si riserva pure il diritto di pubblicare, per esteso od in riassunto, le memorie stesse come crederà meglio ».

Autori della Memoria *Simplex* risultò l'ing. Carlo Daviso di Charvensod, Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Cuneo; della Memoria *Excelsior* l'ingegnere cav. Cesare Corazza, il prof Alessandro Roccati e l'ing. Uberto Sponzilli tutti di Torino; della Memoria *Quod potui feci faciant meliora potentes* l'ing. cav. uff. Giuseppe Tortora, Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Napoli.

Concorso delle Stazioni fiorite. — La Federazione Italiana dei Consorzi Agrarî ed il Touring Club Italiano sono lieti di constatare l'ottima riuscita della loro iniziativa; e dei risultati ottenuti le due grandi istituzioni nazionali, assegnano gran parte del merito agli ottimi funzionari delle nostre ferrovie, i quali spessissimo con sacrificio di danaro, di fatica e di tempo rubato, alle poche ore di riposo giornaliero, hanno trasformato le loro stazioni, rendendole nell'aspetto altrettante villette, circondate dal verde e da mille altri colori di piante coltivate con cura costante.

La Commissione Esecutiva, che ha terminato il proprio compito raccogliendo ed ordinando le relazioni dei proprî delegati, alcuni dei quali hanno saputo rispondere in modo assai encomiabile ai desideri loro espressi, si è messa ora a disposizione della Giuria, la quale dovrà procedere alle premiazioni che non potranno essere comunicate agli interessati prima della fine di gennaio.

La Commissione Esecutiva del Concorso ha fatto ciò che le era possibile perchè la visita dei propri delegati alle stazioni fosse fatta nell'epoca più opportuna e precisamente in quella che i concorrenti, appositamente invitati, avevano indicata quale la più favorevole per farsi un giusto concetto delle opere eseguite. I delegati venivano di volta in volta avvertiti e, appena lo potevano, si recavano nelle varie località che erano loro indicate, dimostrando un interessamento vivissimo ai risultati del Concorso, interessamento del quale le due Associazioni promotrici serberanno graditissimo ricordo.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

Automobilismo. — A Parigi è stato applicato con pratici risultati alle automobili un parafango circolare di cautciù che ha il vantaggio di impedire lo schizzare dei ventagli di fango, con grande utile ai pedoni.

Pure a Parigi i furgoni automobili adibiti già dalla Posta pel trasporto dei pacchi e della corrispondenza sono ora impiegati anche al trasporto dei telegrammi, pel quale si son creati dei tipi veloci.

La catastrofe ferroviaria di Montreuil-Bellay avvenuta il 23 novembre. — Il ponte al passaggio del treno cedette e tutta la parte metallica scomparve sott'acqua (fig. 3). Le figure 1 e 2 mostrano un carrozzone rimasto a metà fuori delle acque e quanto del ponte rimase allo scoperto immediatamente dopo avvenuta la catastrofe.

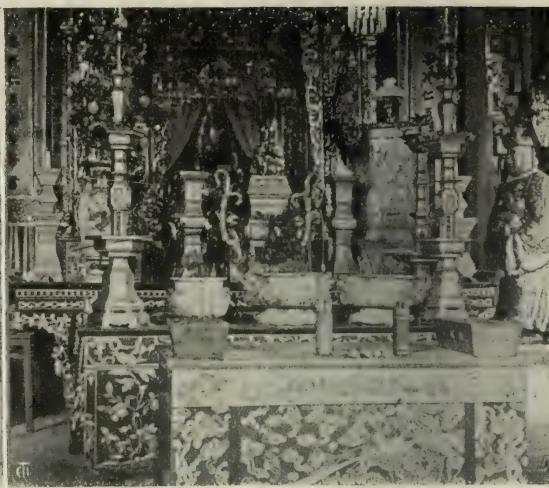
Il monoplano Morane destinato a Vedrines, lungh. 6,50. apert. 9,50, sup. port. 15 mq., mot. Gnome 50 HP.

Esperimenti di propulsione aerea pei battelli e per la navigazione coloniale a mezzo di aeropropulsore amovibile De la Porte con motore Bayard Clément: l'esperimento è interessante anche pei nostri fiumi a bassi fondali.

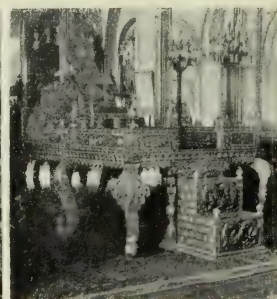
Un monoplano ad ali ripiegabili.

Monoplano De Marcay-Mooner: lunghezza m. 11,25, apertura m. 13,50, superficie m. 2,20, peso chg. 450, motore Gnome 50 HP. — 1. Ad ali aperte per lo slancio. - 2. Il ripiegamento delle ali. - 3. Ad ali ripiegate per l'atterramento.

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

La rivoluzione in Cina.

L'entrata e l'interno di una ricca pagoda a Nan-Kin.

Gli avvenimenti in Persia.

Il parlamento persiano a Teheran. La sala del trono. Un reggimento di cosacchi in Persia.

LA MIGLIORE E PIÙ UTILE STRENNA

ENCICLOPEDIA TURISTICA

del Touring Club Italiano.

AUTOMOBILISMO - CICLISMO - FERROVIE - NAUTICA
AVIAZIONE - AERONAUTICA - PATTINAGGIO - SKI - SLITTE

Collezione di tre eleganti volumi tascabili - fortemente rilegati in tela nei tre colori nazionali, di complessive circa pagine 2000 (cm. 11×16) e circa 1000 illustrazioni da fotografie, con molte tavole fuori testo, compilate dalle migliori competenze italiane ed estere.

T.C.I. ANNUARIO TURISMO E SPORTS INVERNALI
T.C.I. ANNUARIO dell'AERONAUTICA
T.C.I. ANNUARIO AUTOMOBILISMO CICLISMO-FERROVIE-NAUTICA
TOURING CLUB ITALIANO ENCICLOPEDIA TURISTICA

— **Annuario dell'Automobilismo, Ciclismo e dei Trasporti moderni** (Nautica, Ferrovie) di 1000 pagine, con 256 illustrazioni.

— **Annuario dell'Aeronautica,** di 560 pagine, con 500 illustrazioni.

— **Annuario di Turismo e Sports Invernali,** di 250 pagine circa con 200 illustrazioni e 24 tavole separate.

PREZZI ALLA SEDE:

I tre volumi racchiusi in elegante custodia **L. 9**

Ogni volume acquistato separatamente . . » **3**

Ordinazioni e vaglia a mezzo della scheda inserita a pagina VI alla Sede del Touring Club Italiano - Milano.

SECONDA GRANDE SETTIMANA D'INVERNO DEL TOURING

a PONTEDILEGNO (m. 1325) e PASSO DEL TONALE (m. 1884 - Alta Valle Camonica)

dall'8 al 15 Febbraio 1912.

Il Touring Club Italiano per mezzo della sua Commissione di Turismo invernale e col concorso della Sezione di Brescia del Club Alpino Italiano, attua a Pontedilegno la **Prima Stazione di turismo e sports invernali** *costruendovi un vasto campo stabile di sports invernali che sarà aperto durante tutta la stagione invernale e dove si svolgeranno delle importanti gare di ski, di ski-kiöring, di bobsleigh, di pattinaggio, ecc. organizzate da un Comitato Locale costituito dalle iniziative e dagli Enti di Brescia e di Pontedilegno; gare che culmineranno in una* **Grande Settimana d'inverno dall'8 al 15 Febbraio 1912.**

Il Touring durante tale Settimana organizza la propria **Carovana Turistica**, *alla quale possono inscriversi i soci ed i componenti le loro famiglie, anche se non soci.*

La Carovana sarà composta di due gruppi:
Il 1° gruppo dall'8 all'11 febbraio inclusivi con la quota di L. 50;
Il 2° gruppo dall'11 al 15 febbraio inclusivi con la quota di L. 60;
I Soci potranno anche cumulare la partecipazione ai due gruppi, assistendo allo svolgimento di tutta la carovana *e a tutte le gare e concorsi di tutta la Settimana* **dall'8 al 15 febbraio inclusivi**, *mediante il versamento della* **quota di L. 100.**

Il versamento della quota dà diritto a fruire, per turno, secondo l'affluenza, delle lezioni degli istruttori di ski, luges, pattinaggio, ecc., alla partecipazione, allo svolgimento del programma di massima sottoindicato;
Al trasporto da Edolo a Pontedilegno e ritorno in automobile.
All'alloggio per tutti al Grande Albergo (Grand Hôtel) di Pontedilegno in camere riscaldate;
Al vitto (prima colazione - colazione di mezzogiorno e pranzo) per ciascun giorno secondo determinato dal programma;
Alla Guidina illustrata della Valcamonica;
Al distintivo speciale.

Ciascun gruppo della Carovana sarà composto di 80 persone e non più. Le inscrizioni saranno chiuse non appena i posti saranno coperti *ancorchè questo avvenga presto e si terrà conto per l'accettazione solamente delle prenotazioni accompagnate dalla quota e dell'ordine cronologico nel quale tali prenotazioni sono giunte alla Direzione del Touring. In ogni modo esse non saranno più accettate dopo il* **20 Gennaio 1912.**

PROGRAMMA

della seconda settimana d'inverno del T. C. I. dall'8 al 15 febbraio 1912
(in due gruppi di 80 turisti cadauno: 1° gruppo dall'8 all'11; 2° gruppo dall'11 al 15).

PRIMO GRUPPO.

8 FEBBRAIO (Giovedì):

Ore 12,56 Arrivo a Edolo.
» 14,30 Partenza in automobile per Pontedilegno.
» 15,30 Arrivo a Pontedilegno — alloggiamenti al Grande Albergo (Grand Hôtel).
» 16 Visita al campo degli *sports*. — Esercizî individuali di *ski* e *luges*.
» 19 Pranzo al Grande Albergo.
» 21-23 Concerto nel salone del Grande Albergo.

9 FEBBRAIO (Venerdì):

Ore 7-9 Piccola colazione.
» 9-11 Esercizî individuali di *ski* e di *luges* con guida di istruttori. — Esercizî individuali di pattinaggio.
» 11,30 Colazione.
» 14-17 Esercizî di salto per skiatori. — Esercizî della corsa *ski-kiöring*. — Concorso di figura sulla *patinoire*. — Corse di *luges* sulla pista del *bob*.
» 19 Pranzo.
» 21-23 Concerto, ballo, pattinaggio.

10 FEBBRAIO (Sabato):

Ore 7-9 Piccola colazione.
» 9-11 Concorso skiistico di corpi specializzati.
» 11,30 Colazione.
» 14-17 Concorso skiistico fra gli inscritti al primo gruppo della Carovana del T. — Prima prova del Concorso internazionale di salto per skiatori. — Campionato nazionale di *bobsleigh*.
» 19 Pranzo al Grande Albergo.
» 21-23 Concorso di pattinaggio. — Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Concerto sulla *patinoire*. — Ritirata colle fiaccole. — Falò sulla montagna.
» 21. Arrivo a Edolo dei turisti del secondo gruppo e pernottamento in Edolo.

PRIMO E SECONDO GRUPPO RIUNITI.

11 FEBBRAIO (Domenica):

Grande giornata di sports:

Ore 7 Partenza da Edolo in automobile dei turisti del secondo gruppo.
» 8 Arrivo a Pontedilegno.
Ore 7-9 Piccola colazione (due gruppi riuniti).
» 9 *Grande marcia nazionale del Touring per skiatori delle Associazioni concorrenti alla Coppa Martinoni. — Grande marcia degli Alpini della II Brigata (3°-4°-5° Alpini) per la Coppa del Tonale.*
» 10-11 Corse di slittine per bambini e per signore. — Corsa di *luges* sulla pista del *bob*.
» 11,30 Colazione dell'intera Carovana.
» 14-17 Seconda prova del Concorso internazionale di salto per skiatori. — Corsa delle dame con *ski*. — Esercizî di *ski-kiöring*. — *Campionato internazionale di « bobsleigh »*.
» 16,30 Partenza per Edolo, in automobile, dei turisti del primo gruppo.
» 19 Pranzo al Grande Albergo del secondo gruppo.
» 21-23 Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Falò. — Esercizî sulla *patinoire*. — Concerto. — Ritirata colle fiaccole.

SECONDO GRUPPO.

12 FEBBRAIO (Lunedì):

Ore 7-9 Piccola colazione.
» 9-11 *Targa Militare per gli skiatori del 5° Reggimento Alpini.*
» 9-11 Gara skiistica d'utilità professionale per fattorini postali. — Esercizî individuali di *ski, luges* e *bobsleigh* con guida di istruttori.
» 11,30 Colazione.
» 14-17 *Corsa nazionale di fondo per skiatori individuali.* — Corsa nazionale di fondo per guide alpine — *Terza prova del concorso internazionale di salto.* — Corso di slittine e *luges* sulle piste speciali — Esercizî di *ski-kiöring*.
» 21-23 Conferenza sul *camping* e accantonamento invernale dei Sucaini. — Concerto e ballo al Grand Hôtel.

13 FEBBRAIO (Martedì):
(*Giornata del Passo del Tonale*).

Ore 7-9 Piccola colazione.
» 9-14 Gita degli skiatori al Passo del Tonale. — Esercizî collettivi o individuali di *ski* o *luges* al Passo del Tonale.

Ore 14-17 Corsa individuale di velocità sul percorso Passo del Tonale-Pontedilegno. — Concorso nazionale di salto con *ski*.
» 19 Pranzo.
» 21-23 Concerto nel salone del Grand Hôtel. — Concorso di figura sulla *patinoire*.

14 FEBBRAIO (Mercoledì):

Giornata di chiusura.

Ore 7-9 Piccola colazione.
» 9 Concorso skiistico dei Carabinieri Reali e altri corpi specializzati.
» 9,30-11 Grande mattinata sportiva di *ski, luge, bob*, pattinaggio, *ski-ki ring*, salto in *ski*.
11,30 Colazione.
14-16 Gara libera di salto e di *bobsleigh*. — Esercizî di pattinaggio.
» 18,30 Grande banchetto di chiusura. — Proclamazione dei vincitori. — Premiazione.
» 20-22 Concerto e ballo. — Illuminazione alla veneziana. — Fuochi artificiali. — Falò.

15 FEBBRAIO:

Ore 8 Piccolo *déjeuner*. — Partenza per Edolo in automobile e scioglimento della Carovana.

AVVERTENZE.

VIAGGIO. — I componenti la Carovana arrivano a Edolo e da Edolo ripartono per loro conto.

Le Ferrovie dello Stato hanno accordato speciali facilitazioni ferroviarie per tutta la durata dell'apertura del campo di *sports* invernali a Pontedilegno, dal 15 di dicembre alla fine di febbraio, e precisamente:

Viaggi individuali. — Istituzione di un biglietto di *andata e ritorno individuale della validità di un mese* dalla data del rilascio e prorogabile oltre il mese per un periodo di 10 giorni col pagamento del 10 % sul prezzo del biglietto stesso.

I prezzi di tali biglietti sono i seguenti:

STAZIONI	I Classe	II Classe	III Classe
	Lire	Lire	Lire
Da Torino a Edolo via Rovato-Iseo	52,70	40,90	24,95
» Milano » » » »	25,05	21,55	12,45
» Genova P. P. » » » »	52,90	41,05	25,05
» Venezia » » Brescia-Iseo	48,35	38,25	22,75
» Padova » » » »	41,60	33,55	19,65
» Verona P.V » » » »	26,35	22,85	12,80
» Bologna » » Parma-Brescia-Iseo	48 —	38 —	22,55

NB. - I biglietti di II Classe saranno tenuti validi per la I Classe da Rovato ad Iseo-Edolo o da Brescia-Iseo-Edolo e ritorno.

Viaggi collettivi. — I gruppi di persone della stessa famiglia, non inferiori a tre persone, godranno per ciascun viaggiante un ultimo ribasso del 10 % sui prezzi individuali degli andata e ritorno.

Sono in corso delle trattative per estendere tali facilitazioni oltre che ai gruppi di famiglia, ai gruppi di escursionisti, skiatori, ecc.

All'andata-ritorno Edolo-Pontedilegno provvede il T. C. I. a proprio carico col mezzo di *omnibus-automobili*.

I nostri soci automobilisti sono dunque avvertiti che la strada è aperta per le automobili fino a Pontedilegno per tutto l'inverno, mentre il passo del Tonale è chiuso.

Bagagli. — Sono ammesse le valigie nelle misure e numero consentiti pel trasporto gratuito sulle ferrovie.

TRATTAMENTO. — Il trattamento al Grande Albergo di Pontedilegno sarà, per tutti i partecipanti alla Carovana, di primo ordine; e cioè:

prima colazione: caffè e latte completo;
seconda colazione: minestra, due piatti carne guernita, frutta, formaggio, vino;
pranzo: minestra, due piatti carne, un piatto pesce o uno legumi, frutta, formaggio, vino, caffè.

Tutti i pasti verranno serviti nel gran salone del Grande Albergo, riscaldato a termosifone.

La prima colazione potrà aver luogo a gruppi separati in un lasso di tempo di un paio d'ore.

La seconda colazione ed il pranzo saranno ad orario fisso, come indicato nel programma.

ALLOGGIO. — Le camere sono riscaldate, così come sono riscaldati tutti gli ambienti dell'Albergo, sale di lettura, gabinetti da bagno, ecc.

IL CAMPO DI « SPORTS » comprende: una gran pista per *bobsleigh*, due piste per *luges* e slittine, nelle immediate adiacenze del Grande Albergo; un *tramplin* per salti per dilettanti; un *tramplin* per salti internazionali; una *patinoire* per concorsi nelle immediate adiacenze dell'Albergo; una grande *patinoire* nella conca; una pista per *ski-ki ring* (*ski* attaccato a cavalli).

USO DEL CAMPO DI « SPORTS ». — L'uso del campo di *sports* è libero a tutti i partecipanti alla Carovana ed è libero anche l'uso di tutte le piste e *patinoires* nelle ore nelle quali queste non sono impegnate per lo svolgimento delle gare e concorsi di cui al programma sportivo, o per lavori di riattamento e finitura.

ISTRUTTORI. — Nei giorni determinati dal programma, in modo che i partecipanti a ciascuno dei gruppi ne possa usufruire, saranno in luogo degli istruttori per l'addestramento e l'allenamento allo *ski*, ai salti, al *luge* e al *bobsleigh*. Gli istruttori saranno a disposizione gratuita quando non siano impegnati nello svolgimento dei concorsi.

ATTREZZI. — Si troverà in luogo un banco di vendita e noleggio a prezzi moderati di *ski*, slittine, *luges, skeleton* e altri articoli per *sports* invernali.

L'uso dei *bobs* sarà regolato da apposite norme.

Il programma di massima dello svolgimento della Carovana potrà subire delle modificazioni, secondo le esigenze dello svolgimento dei concorsi sportivi.

Direttore della Carovana del Touring in luogo, il presidente della Commissione di Turismo Invernale: col. Mario Raffa del 5° Alpini.

Commissario addetto ai servizi logistici (trasporti, alloggio, vitto, ecc): rag. Marcello Caspani — Commissario pel pattinaggio: sig. Augusto Johnson.

Staccare la scheda e inviarla alla Direzione Generale del T. C. I. Milano - Via Monte Napoleone, 14.

SCHEDA DI ADESIONE

Alla Direzione del Touring
Milano - Via Monte Napoleone, 14

Il sottoscritto ....
socio del T. C. I. con Tessera N. ....
domiciliato a ....
Via .... *N.*
dichiara di voler partecipare alla Seconda Settimana di Turismo Invernale indetta a Pontedilegno e di inscriversi alla Carovana del Touring. Dichiara di accettare le condizioni di massima del programma e invia N. ....
quote per sè e per ....
come segue:
per il I gruppo *dall'8 all'11 febbraio inclusivi, quota individuale L. 50, quote N.* .... *L.*
oppure per il II gruppo *dall'11 al 15 febbraio incl., quota individuale L. 60, quote N.* .... »
oppure per tutta la carovana *dall'8 al 15 febbraio, quota individ. L. 100, quote N.* .... »
Totale L. ....

Firma ....
Indirizzo ....

Informazioni

Aerologia

— Fino dalla sesta riunione della Commissione Internazionale di Aereologia, tenutasi a Monaco (Principato) nel 1909, il Bjerknes (professore di fisica-matematica alla Università di Christiania) insisteva perchè si sostituissero alle unità fin qui adottate per la misura della pressione atmosferica quelle del sistema C. G. S. Il Bjerknes proponeva che si adottasse come unità dinamica di pressione la *megadine* per centimetro quadrato; che egli chiamava *bar*, suddivisibile in decimi, centesimi, millesimi. Il *millibar* (millesima parte del *bar*) corrisponderebbe all'incirca a 75 1000 di millimetro di mercurio ed egli proponeva di usarne nella misura di pressione atmosferica. Tale proposta, già avanzata dal Köppen, era stata bene accetta specie in Inghilterra; ma non era ancora diffusa fra i meteorologisti per la mancanza di tavole che permettessero il rapido passaggio delle unità vecchie alle nuove. Queste tavole sono state ora pubblicate e permetteranno così di usufruire nelle osservazioni aereologiche di tutti quei vantaggi che il metro dinamico presenta per la rappresentazione delle osservazioni stesse.

— E' stato comunicato agli Osservatori Aereologici, che fanno capo alla Commissione Internazionale di Aereologia il programma dei lanci di palloni-sonda da effettuarsi simultaneamente nell'anno 1912.

Si tratta di 23 lanci, suddivisi in tre piccole serie di tre lanci ciascuna: 3-4-5 gennaio, 11-12-13 aprile, 2-3-4 ottobre; una grande serie: 1-6 luglio (sei lanci in sei giorni consecutivi), ed un solo lancio nei mesi rimanenti nel primo giovedì di ciascuno.

Le piccole serie, come la grande, debbono essere accompagnate dal maggior numero possibile di lanci di palloncini piloti da effettuarsi di sei in sei ore dalla partenza del pallone-sonda.

Aeronautica

— *Due lunghi percorsi in pallone libero.* — Verso la fine del novembre scorso l'aeronauta Bienaimé, insieme ad un suo compagno, è partito da Lamotte Breuil a bordo del *Picardie II* (2200 metri cubi) alla conquista della Coppa Lahn. Dopo 16 ore ha atterrato presso Riga, alla distanza di 1700 chilometri dal punto di partenza. Il *record* di distanza del mondo però — stabilito nel 1900 dal Conte de la Vaulx con un percorso di 1925 chilometri — non fu battuto, bensì quello della velocità avendo il pallone compiuto più di 100 chilometri all'ora (quello di de la Vaulx era durato 35 ore e 45 minuti).

Andrea Schoelscher pure ha compiuto un lungo percorso in pallone libero in questi ultimi tempi: partito alle 19,40 da Parigi, ha atterrato in Moravia a mezzogiorno dell'indomani, dopo un percorso di 1100 chilometri dal punto di partenza. Egli è un concorrente al premio della città di Parigi.

— *Il « record » dell'altezza dei dirigibili.* — Il dirigibile francese *Adjudant Reau* ha battuto il 6 dicembre scorso il *record* d'altezza elevandosi a 2150 metri. Lo stesso dirigibile, come abbiamo già annunciato, è detentore dei *records* di distanza e di durata avendo percorso recentemente 900 chilometri ed essendo rimasto in aria 22 ore consecutive.

— *Nuovo dirigibile tedesco.* — L'amministrazione militare tedesca ha acquistato un nuovo dirigibile — lo *Zeppelin X* — dopo aver effettuato degli esperimenti soddisfacenti.

Alpinismo

— *L'accantonamento S. U. C. A. I. a Pontedilegno.* — Ritrovo a Iseo alle ore 9,44 dei giorni 27 dicembre 1911 e 3 gennaio 1912, colazione al sacco in treno, arrivo a Edolo 12,49. Arrivo a Pontedilegno in vettura o auto ore 15.

Quota: 7 giorni, nei periodi 27 dicembre 1911-2 gennaio 1912 e 3-9 gennaio 1912, Sucaini L. 15. Seniores L. 17. Non soci accompagnati da un socio L. 20.

14 giorni, dal 27 dicembre 1911 al 9 gennaio 1912, Sucaini L. 23. Seniores L. 26. Non soci accompagnati da un socio L. 30.

Biglietto ferroviario, forte riduzione speciale, ottenuta dal T. C. I.

Il programma dettagliato domandarlo alla Commissione organizzatrice presso la Birreria Spaten - Milano, via Ugo Foscolo, 2-4.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
MILANO
VIA PASQUALE PAOLI 4
CHIEDERE CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

— *Scuola di ski* (direttore tecnico: Mario De Benedetti). — Allo scopo di diffondere l'uso degli *ski* per valersene nelle ricognizioni in montagna, si svolgerà un corso d'istruzione durante l'Accantonamento S. U. C. A. I. a Pontedilegno.

Nei giorni 1 e 8 gennaio 1912 l'istruttore, assistito dalla Commissione esaminatrice, rilascierà l'attestato di abilitazione all'esercizio degli *ski* agli iscritti che ne saranno meritevoli.

Quota d'iscrizione: 5 giorni nei periodi 28 dicembre 1911-1 gennaio 1912 e 4-8 gennaio 1912, Sucaini L. 5. Seniores L. 7. Non soci L. 10.

12 giorni, 28 dicembre 1911-8 gennaio 1912, Sucaini L. 10. Seniores L. 14. Non soci L. 17.

— *Bob.* — Sono in buon allenamento le due *équipe Sucai* che correranno l'11 febbraio nella grande giornata di Ponte di Legno organizzata dal T. C. I. Sono composte da studenti dell'Università di Pavia e d l Politecnico di Milano. Prima *équipe:* Valerio (guida) Bellani-Mazzuchelli-Paribelli (freno); Seconda *équipe:* nobile Paravicini (guida) Manzoli. N. N.: Castiglioni (freno).

— *Skeleton.* — Zanchi della *Sucai* è in buon allenamento e correrà nella grande giornata di Ponte di Legno (11 febbraio) organizzata dal T. C. I.

— *Studio sulle valanghe.* — Durante l'Accantonamento S. U. C. A. I. verranno effettuate delle esperienze per lo studio delle valanghe in base alle norme dettate dall'ing. Lino Castellazzi.

Automobilismo

— *Scuole professionali per meccanici e conducenti di automobili.* — Le Scuole di Milano e di Torino inizieranno i proprî corsi d'insegnamento dell'anno scolastico 1912 rispettivamente nei giorni 3 e 9 gennaio 1912.

Avvertiamo coloro che ne hanno interesse che il diploma di licenza rilasciato dalle suddette scuole e così pure dalle Scuole di Roma e di Bologna è titolo valido per il conseguimento senza ulteriore esame del certificato d'idoneità a condurre automobili di cui all'art. 20 del Regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guide di rotaie.

* * *

L'*Annuario dell'Automobilismo* 1911-1912 (VIII anno) edito dal T. C. I. (L. 3 ai soci) è di necessario complemento per coloro che si apprestano a frequentare una scuola professionale di *chauffeurs.*

Aviazione

— *Nuovo monoplano.* — E' il nuovo monoplano Marcay-Moonen ad ali girevoli e ad incidenza variabile che è stato esperimentato recentemente a Issy-les-Moulineaux. Malgrado il tempo cattivo si è innalzato ed ha manovrato nel cielo conservando sempre un equilibrio perfetto.

Quest'apparecchio destinato all'esercito, si distingue per una caratteristica speciale: il pilota dal suo seggiolino può, manovrando delle leve, ripiegare le ali dopo l'atterramento e partire, come in automobile, rullando sulla strada (vedi Attualità).

— *Da Pietroburgo a Parigi in aeroplano.* — L'Aero Club Imperiale di Russia il 2 novembre scorso decise di organizzare una grande prova Pietroburgo-Parigi. Le condizioni del Concorso sono allo studio.

— *Nuovo «record» d'altezza con passeggiero.* — E' stato battuto il 3 dicembre a Courcy dall'aviatore Prévost che insieme ad un suo compagno, a bordo di un monoplano Deperdussin, si è elevato a 3000 metri in meno di 55 minuti. Il *record* precedente era tenuto da Mahieu che il 22 settembre ultimo a Issy-les-Moulineaux raggiunse con un passeggiero 2460 metri.

— *Le prove del paracadute Dangy.* — Il 21 e 22 novembre scorso, a Saint-Cyr, è stato esperimentato il paracadute Dangy. L'inventore, a bordo d'un pallone della Compagnia degli aerostieri del genio francese, a diverse altezze — da 80 a 120 metri —, ha fatto funzionare il suo apparecchio.

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Tappeti
Coperte
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali
Milano
Firenze
Roma
Genova
Torino
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

E.F.C.
"MARCA DEPOSITATA"
Provate i nostri
Fazzoletti di lino
Marca Leone E.F.C.
Prodotti speciali, garantiti all'uso.
Campioni gratis e franco a richiesta.
Fabbriche Telerie E. FRETTE e C.
MONZA
Milano - Roma - Torino - Genova - Firenze.

L'apertura del paracadute, assicurata per mezzo di un meccanismo ad aria compressa, si è effettuato automaticamente. Caricato di un peso di 80 chilogrammi, il paracadute è sceso lentamente, con una velocità di caduta minore di tre metri e mezzo al secondo.

L'apparecchio segna evidentemente un vero progresso per la sicurezza degli aviatori.

— *Sui monti Taurici in aeroplano.* — Il luogotenente russo Celhar ha effettuato il percorso da Sebastopoli a Sudak passando sopra i monti Taurici, in Crimea. Egli ha nel contempo portato il *récord* russo dell'altezza a 2825 metri. L'aviatore montava un monoplano Blériot.

Ferrovie e Tramvie

— *Ferrovie tripolitane.* — Esistono ferrovie in Tripolitania? Sembra di no, da quel che si legge nei giornali e nei libri che la descrivono. Eppure ecco qui una notizia in contrario tolta da un reputato periodico specialista, il *Journal des Transports*, N. 36 del 9 settembre p. p.: « La linea Tripoli-Homs è stata aperta all'esercizio il 1° giugno 1911. Il percorso totale si compie in 4 ore ». Ai numerosi corrispondenti di guerra scesi in Tripolitania, il compito di scoprire e descrivere questa ferrovia, se veramente esiste. Se non esiste è probabile che meriti la pena di esser costruita, insieme ad altre linee, giacchè allora potremo dirci veramente padroni della nuova colonia quando l'avremo dotata di comunicazioni ferroviarie, adatte beninteso alle esigenze delle località.

— *Un'innovazione interessante sulle tramvie di New-Jersey.* — Secondo il giornale *Tramway*, la Società esercente le tramvie di New-Jersey avrebbe introdotto un'innovazione interessante nel suo servizio. L'innovazione consiste nell'impiego di uno specchio posto sulla piattaforma presso il manovratore, allo scopo di dare a costui tutte le indicazioni sulla condotta della vettura: il manovratore, infatti, vedrebbe discendere e salire i viaggiatori e potrebbe regolare le sue manovre in conseguenza. La disposizione dello specchio è tale che, mentre permette di vedere anche ciò che avviene fuori della vettura, non è esposto agli urti, essendo sospeso in maniera che, anche se urtato, dopo un'oscillazione ritorna a posto.

Prevedesi che questa innovazione sarà introdotta non solo sulle linee a traffico intenso, ove darà i buoni effetti già ottenuti a New-Jersey; ma verrà pure estesa a linee di medio traffico ove potrà condurre ad un risultato economico di grande importanza, vale a dire all'abolizione del secondo agente sulla vettura, la quale verrebbe affidata al solo manovratore incaricato pure delle mansioni di fattorino, tanto più se, con sistemi di pagamento diversi dall'attuale e già sperimentati, a lui spettasse non la effettiva distribuzione dei biglietti ma il solo controllo del pagamento dei posti e la sorveglianza alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.

— *Le più potenti locomotive americane.* — Sono state costruite per la « Delaware and Hudson Railroad Company » sei locomotive Mallet che sono senza dubbio le più potenti locomotive americane finora costruite. Si tratta di macchine a sedici assi motori che pesano più di 200 tonnellate l'una, senza contare il *tender* che ne pesa altre 76. Lo sforzo di trazione è di ben 57 200 chilogrammi. La griglia del focolare ha l'ampiezza di metri quadrati 9,28; il doppio cioè delle grandi macchine europee.

Ognuna di queste locomotive ne sostituisce due di quelle prima in uso per rimorchiare treni di 2350 tonnellate di peso sulla salita continua di circa il 10 per mille per 32 chilometri che va da Ararat ad Oncouta.

Sarebbe impossibile far locomotive di tali potenze senza ricorrere a disposizioni speciali: le macchine che descriviamo sono infatti costituite di una sola grande caldaia che poggia su due telai fra loro snodati, in maniera che riesca facile il passaggio sulle strette curve di cui son ricche le ferrovie americane.

PRODOTTI FOTOGRAFICI AUSILIARI AGFA
Chiedere il Listino illustrato (16 pagine) GRATIS presso i negozianti di Articoli Fotografici, o dagli Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, senza alcun aumento sul prezzo originale. Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Carlo Alberto, 27

GUIDO POMA — MILANO — Via Solferino, 7 - Tel. 33-48
Agente Generale per l'Italia della Società Anonima Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Nuovi Modelli 1912 - Motori Monobloc 10, 12, 15, 20, 30 HP
— Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici —
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

— TUTTI I RECORDS D'AVIAZIONE CON LA BOUGIE OLEO
Marca testa di negro
Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattaneo, Paulhan, Chavez, Leblanc, ecc.
MARQUE DÉPOSÉE

PATTINI per il GHIACCIO dei migliori sistemi e di qualità garantita da L. 3,50 in avanti
Chiedere il Catalogo speciale N. 3271 ai
Figli di Carlo Sigismund MILANO, Corso Vitt. Em., 38 TORINO, Via XX Settem., 44

Inutile aggiungere che in Europa non potremmo adoperare macchine di tal genere perchè esse pesano circa 25 tonnellate per asse, mentre, anche sulle linee più perfette della Francia, dell'Inghilterra e della Germania raramente si può sorpassare il peso di 20 tonnellate per asse. Sarà bene tener pure presente che questi sforzi della tecnica americana per la creazione di macchine mastodontiche hanno uno scopo ben definito, che è quello di ridurre il numero dei treni pel trasporto delle merci e quindi le spese di esercizio.

— *I binari insabbiati.* — Vanno diffondendosi nella pratica delle costruzioni ferroviarie i binari insabbiati, aventi lo scopo di arrestare i veicoli ed i convogli in deriva. Nelle stazioni di testa è frequente il caso di treni che non rispettano i segnali all'arresto, andando ad urtare fortemente contro i paraurti, talvolta con conseguenze disastrose. Orbene uno dei rimedi più semplici è quello di disporre a fianco del binario normale un binario ricoperto di sabbia, congiunto al primo per mezzo di uno scambio. Un agente appositamente addetto a questo scambio, quando non esistono appositi apparecchi per la manovra a distanza, manda il treno sul binario normale o su quello insabbiato a seconda che il treno arriva con velocità regolare od eccessiva. Talvolta si prescrive al macchinista di fischiare in prossimità dello scambio se ritiene di potersi arrestare a tempo; se il macchinista non fischia il treno è inviato sul binario insabbiato, il quale fa l'effetto di un blando ma sicuro frenamento, evitando le conseguenze dell'eccessiva velocità.

Geografia

— *Il Congresso Geografico Internazionale* che doveva adunarsi in Roma nello scorso ottobre è stato rinviato alla prossima primavera. E' probabile che esso si aduni nella seconda quindicina di aprile.

— *La popolazione legale del Regno*, risultò, al 10 giugno 1911, pari a 35 959 077 abitanti. In questa cifra non sono compresi 1 150 286 regnicoli, che si trovavano temporaneamente all'estero nel giorno del censimento, e che faranno presumibilmente ritorno in patria entro il 31 dicembre 1911. La popolazione presente o di fatto risultò pari a 34 686 653 abitanti, con un aumento del 6,81 °/₀ sulla popolazione presente noverata il 10 febbraio 1901. Nel complesso, avvertendo che l'ultimo censimento fu eseguito in un periodo in cui è particolarmente intensa l'emigrazione periodica europea che si verifica in varie provincie dell'Italia settentrionale, si può ritenere che l'aumento della popolazione di fatto sia stato del 7 °/₀. L'aumento fu sopratutto notevole nel Veneto (12,51 °/₀), in Lombardia (11,77 °/₀), in Liguria (11,08 °/₀). Due soli, fra i 16 compartimenti della regione italiana, presentano una diminuzione di popolazione, e cioè la Basilicata (3,58 °/₀) e il compartimento di Abruzzi e Molise (0,97 °/₀: nel Molise, ossia nella provincia di Campobasso, la diminuzione fu del 4,8 °/₀, mentre in provincia di Aquila l'aumento fu del 2,82 °/₀). La massima densità della popolazione si ha sempre in Liguria (227 abitanti per chilometro), Campania (205) e Lombardia (circa 200); la minima densità in Sardegna (35), Basilicata (47) e Umbria (71). La densità media è ora di 121 abitanti per chilometro quadrato. I comuni con più di 100 000 abitanti sono ora 13, e si seguono con questo ordine: Napoli (723 208), Milano (599 200), Roma (538 634), Torino (427 733), Palermo (341 650), Genova (272 077), Firenze (232 860), Catania (211 699), Bologna (172 639), Venezia (160 727), Messina (126 172: nel 1901 contò 149 776 abitanti), Livorno (105 322), Bari (103 522). Il comune di Catania ci presenta un aumento del 41,8 °/₀, che è di poco inferiore all'aumento massimo che ci è offerto da Foggia (43 99 °/₀). I comuni con più di 100 000 abitanti sono, alla fine del 1911, 15 in Francia, 9 nell'Impero d'Austria e Regno d'Ungheria, 48 nell'Impero Germanico, 16 nella Russia d'Europa, 26 nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda, circa 50 negli Stati Uniti.

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
HERSTAL-LIÉGE
F Motociclette modelli 1912 N
4 cilindri - 5 HP - trasmissione a cardano con debrayage (partenza da fermo) e magnete corazzato.
Monocilindrica 2 1/4 HP - trasmissione a cardano con cambio di velocità, partenza da fermo.
L. 1350 franco Milano L. 1075
A. FUSI & C. — Agenti per l'Italia — 31, Via Mascheroni — MILANO
CHIEDERE LISTINI ILLUSTRATI, INVIATI GRATUITAMENTE.

BUSCH APPARECCHI A MANO . . .
Le "LILIPUT,, 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH,, — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. - RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY · Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. 0
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

Geologia

— *Elefanti fossili e avanzi umani.* — Nelle alluvioni del fiume Jalon in Ispagna vennero ritrovati e studiati abbondantissimi resti fossili di *Elephas meridionalis,* associati indubbiamente ad avanzi dell'industria umana dell'epoca protochelleana; fatto questo che ha un certo interesse, perchè l'*E. meridionalis* è ritenuto specie del pliocene superiore. Ed anche ammettendo che in qualche località questa specie abbia potuto conservarsi sino ai primi tempi del quaternario, la scoperta, dovuta al marchese di Cerrabo, rimane sempre il primo esempio di una concomitanza sicura di avanzi umani con resti di questa specie di elefanti.

V. C. A.

— Il giorno 5 dicembre u. s. ha avuto luogo presso la sede del T. C. I. la seduta ordinaria d'autunno del Sottocomitato Nazionale dei V. C. A. di Milano, sotto la presidenza dell'on. comm. Federico Bettoni, senatore del Regno.

E' stato approvato il bilancio preventivo per l'esercizio finanziario 1911-1912 e si è concesso il riconoscimento ai nuovi Comitati locali di Mombaruzzo, Talamona, Alba, S. Giovanni in Persiceto ed al nucleo di Codigoro aggregato al Reparto di Ferrara. E' stato approvato un tipo unico di divisa.

Infine si è concesso un encomio ai Reparti dipendenti dal Comitato provinciale di Sondrio per la loro valida prestazione nella triste circostanza del nubifragio in Valtellina ed un altro encomio ai Reparti dipendenti dal Comitato provinciale di Udine per avere generosamente rinunciato alle indennità giornaliere a favore dei feriti e delle famiglie dei caduti in guerra.

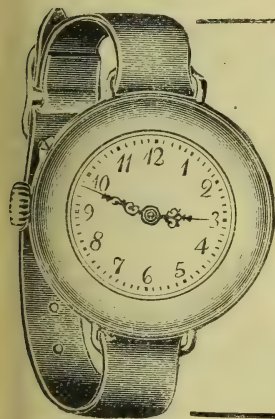
Errata Corrige.

Il palazzo dell'ambasciata d'Italia a Parigi che fu oggetto di una nostra pubblicazione (fascicolo di settembre 1910, pag. 478) è stato completamente restaurato e decorato dall'ing. Edmondo Sanjust di Teulada, deputato al Parlamento, colla collaborazione dei figli ing. Giovanni e Stefano Sanjust. I corrispondenti dei giornali dai quali la *Rivista del T. C. I.* trasse le notizie, erroneamente avevano indicato l'ing. marchese Mainoni d'Intignano quale direttore dei lavori.

Primo Annuario di Turismo e Sports invernali.

All'aprirsi della stagione rigida, tutti i nostri Soci che si occupano di *sports* invernali, saranno lieti di trovare a loro disposizione questo nuovo Annuario della collezione *Enciclopedia turistica* del T. C. I., pubblicazione illustrata da moltissime e bellissime fotografie.

Il pattinaggio, lo *ski,* il *bobsleigh,* lo *skeleton,* la *luge,* la slitta, la racchetta da neve sono trattati in modo chiaro e completo in questo che è l'unico *Annuario* che esce per la prima volta non solo in Italia, ma anche all'estero.

L'*Annuario,* dovuto alla collaborazione delle migliori competenze italiane in materia, reca inoltre notizie sulla fotografia; sull'equipaggiamento e sull'igiene; informazioni sui campi e terreni di ghiaccio e di neve italiani ed esteri adatti per praticare gli

OROLOGIO TOURISTE
Braccialetto in pelle adatto ad ogni polso per uomo e signora.
FUNZIONAMENTO GARANTITO
Cassa di vero nichel
L. 7,50
Cassa argento garantito
L. 9,50
Cassa oro 18 carati controllato
L. 35 —
Franco di porto nel Regno
Inviare importo anticip. alla
MANIFATTURA OROLOGI
Via Vittoria, 47 — MILANO

"OLEOBLITZ"
Marca Mondiale d'Olio per Automobili
Soc. E. REINACH & C.
MILANO

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

sports invernali, sui campionati e i *records* mondiali, i risultati e i programmi di gare passate e future, i regolamenti di corse, di giuochi; le notizie sulle Società che si occupano di *sports* invernali in Italia e all'estero, gli indirizzi dei Soci delle Società stesse, gli indirizzi di commercianti ed industriali, ecc.

Il volume consta di 250 pagine circa, con 200 illustrazioni nel testo e 24 bellissime tavole fuori testo, rilegato, in forma tascabile, con copertina del pittore Malerba. E' in vendita alla Sede del T. C. I., Milano, al prezzo di L. 6, ridotto a L. 3 per i Soci.

* * *

Gli altri volumi che formano l'*Enciclopedia turistica* sono: l'*Annuario dell'automobilismo, ciclismo e dei trasporti moderni*, L. 6, ridotto a L. 3 per i Soci; l'*Annuario dell'aeronautica*, L. 6, ridotto a L. 3 per i Soci.

CONSULENZA LEGALE

AUTOMOBILI — CONTRAVVENZIONE.

E' improcedibile l'azione penale allorquando la contravvenzione non fu notiziata all'interessato entro il termine di giorni otto dalla data del verbale.

Sentenza, 30 ottobre 1911, del Pretore di Cavallermaggiore nella causa penale del Pubblico Ministero contro Attali Giovanni, di anni 34, residente a Torino e Ambrosetti Giovanni fu Pietro, residente a Torino, via Esposizione, imputati, il primo, del reato previsto e represso dall'articolo *A* 61 vigente regolamento sui veicoli a trazione meccanica, perchè fu accertato dai RR. CC. di Cavallermaggiore che verso le ore 17 del giorno 4 agosto 1911, percorreva la strada provinciale Cavallermaggiore-Cuneo in territorio di Cavallermaggiore guidando l'automobile 63-51 diretto ad una velocità grandissima da porre in serio pericolo la vita delle persone e la sicurezza delle cose.

Il secondo quale responsabile del fatto di cui sopra a sensi dell'art. 61, citata legge, perchè proprietario dell'automobile.

Ambedue erano assistiti dall'avv. Roberto Clarotti di Torino.

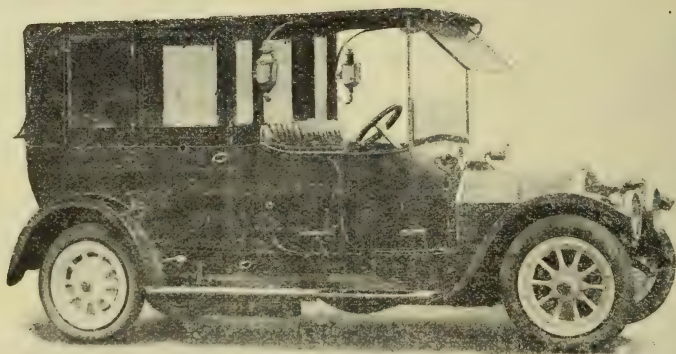
Ritenuto che con verbale 8 agosto 1911, l'arma dei Reali Carabinieri di questa città, denunciò alla Autorità Prefettizia, Attali Giovanni per avere contravvenuto al disposto dell'art. 4 vigente regolamento sui veicoli a trazione meccanica nello spingere un'automobile da lui guidata nel pomeriggio del 4 agosto a velocità eccessiva sopra un tratto della strada provinciale Torino-Cuneo in questo territorio. Fu poi accertato che le generalità dell'imputato sono Attali Giovanni, invece di Italia Giovanni.

Ad ogni modo il verbale a mezzo del sindaco di Torino, ove il conducente risiede, gli fu comunicato dalla Prefettura ai fini e per gli effetti dell'art. 60 citato regolamento in data 6 settembre corrente anno.

Trasmessi gli atti a questo ufficio, fu esteso il procedimento ad Ambrosetti Giovanni proprietario del veicolo.

Chiamata la causa all'udienza, sorge pregiudiziale la questione se sia o non procedibile l'azione penale perchè violato l'art. 60 regolamento in esame.

Osserva il Pretore: la disposizione succitata prescrive che il verbale di accertamento sia trasmesso alla Autorità Prefettizia entro due giorni dal fatto e che questo *nel termine di otto giorni dalla data del verbale* lo comunichi all'interessato dichiarandogli che potrà domandare di fare oblazione.

Poichè è certa la violazione di tale precetto risultando da nota della Prefettura in data 10 otto-

LANCIA

LANCIA

LANCIA - Landaulet-Limousine.

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27 75

LANCIA

TIPI 1912:
15-20
20-30 HP.

bre 1911, conviene stabilire se l'osservanza dei termini fissati sia condizione imposta all'esercizio dell'azione penale.

Ciò avverrà tutta volta che essi lo siano nell'interesse del conduttore per garantirlo in possibilità di errori e porlo in grado di provvedere alla sua difesa col dimostrare errati quei criteri in base ai quali sorse la convinzione della eccessiva velocità del veicolo, e non solo, perchè rapida si svolga la procedura, cosicchè al reato, succeda pronta la repressione.

Pare al Pretore che la ragione del provvedimento sia informata all'uno e all'altro obbiettivo, perchè mentre assicura una pronta soluzione, richiesta anche dalla natura della contravvenzione relativamente alla prova, tutela del pari il diritto dell'interessato.

Poichè in quello stesso modo che il tempo nel suo decorrere nuoce alla esattezza della prova che tende, in una materia tanto delicata, quale è la presente, ad accertare in giudizio la sussistenza del reato, nuoce all'imputato stesso per la difficoltà che gli crea nel raccogliere quegli elementi che valgano a formare la prova contraria; dal quale contrasto è la verità giudiziaria.

Trattasi di un fatto complesso perchè sorge la necessità di stabilire un rapporto fra la velocità permessa e quella vietata, epperò il senso non può con sicura certezza percepirlo, occorrendo valutazioni soggettive d'onde possibilità di errori.

Le necessità impongono che il verbale faccia fede sino a prova contraria anche in questa materia delicata in cui si sostituisce alla constatazione materiale di un fatto, un criterio soggettivo, perchè diversamente mancando un mezzo meccanico a disposizione degli agenti che li aiuti infallibilmente ad accertare il fatto, il precetto della legge cadrebbe nel vuoto.

Ma se tale necessità fu sentita, fu sentito del pari il bisogno di tutelare il conduttore contro errori.

E ciò avviene appunto con la fissazione dei brevissimi termini entro cui gli deve essere comunicato l'accertamento.

Se infatti non vi fosse un limite, costui si troverebbe ben spesso nella impossibilità assoluta di accertare se fu giusto o non il provvedimento, ignoto essendogli in quale momento e luogo fu ritenuta eccessiva la velocità, se non all'atto della comunicazione, la quale per avvenire a lontana distanza di tempo, lo troverebbe anche incerto se fu o no in quella località.

Poichè non si può pretendere che chi viaggia in automobile, ricordi per lungo tempo nelle sue varie corse attraverso a regioni varie, spesso anche sconosciute, quali strade abbia percorso e quale velocità tenesse. Mentre invece ciò è ben giusto pretendere in un breve spazio di tempo quale è voluto dal regolamento che lo fissa nel termine di giorni otto decorrenti non dal momento in cui pervenne alla autorità Prefettizia il verbale, ma dalla data del verbale, che a sua volta dev'essere a questa trasmesso entro due giorni, epperò entro il termine di giorni dieci dal momento del fatto.

Togliere questa unica garanzia al conduttore significa lasciarlo completamente in balia degli agenti, senza possibilità di vincere gli errori in cui possono, con tutta buona fede, cadere, errori che appaiono nella pratica ben frequenti e non solo nel valutare la velocità, ma più ancora su strada continuamente battuta da automobili quale la Torino-Cuneo, nell'identificare il veicolo, mediante lettura fra la polvere delle targhette.

Si osserva infine che a tale interpretazione conforta anche la lettera dell'art. 60 ove la comunicazione del verbale e l'avvertimento della facoltà che compete all'interessato di chiedere di essere ammesso a fare oblazione, sono tenute ben distinte con termini proprî.

L'adempimento del precetto regolamentare è perciò imposto a pena di nullità.

P. Q. M. dichiara non esser luogo a procedimento contro l'imputato Attali Giovanni perchè improcedibile l'azione penale a sensi dell'art. 60 del citato regolamento.

S. SINIGALLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica. —

FOTOGRAFIA DI NOTTE
Articoli per
LUCE - LAMPO
AGFA
Prezzo Corrente gratis (16 pagine)
Presso i negozianti di Articoli Fotografici, o dagli Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

LUXINA
G M B
MILANO
"LUXINA"
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale dei metalli, dorati, argentati e nichelati; mobili in ferro ed in legno verniciati a straccio ed a pennello, dorati, laccati; vetri, cristalli; oggetti di pelle (valigerie, sellerie, bardature, finimenti, buffetterie). Deterge, pulisce e ridona la primitiva lucentezza. Smacchiatore istantaneo delle biancherie, lanerie, flanelle e seterie, levando le macchie di unto, di ruggine e d'inchiostro senza corrodere e snervare la fibra del tessuto. Ottimo per pulire automobili, biciclette, carrozze, ecc. Indispensabile a tutte le famiglie.
G. M. BALSARI & C. MILANO
Corso Venezia, N. 71

COMUNICATI UFFICIALI

PREMIAZIONE DEGLI ESPOSITORI DELL'ALBERGO MODELLO. — Si prende atto del verbale della Giuria del Touring per la premiazione degli espositori dell'Albergo Modello del Touring a Torino, la quale ha funzionato con grande larghezza, avendo decretato 16 medaglie d'oro, 221 medaglie d'argento e una medaglia di bronzo del Touring, in aggiunta alle 9 medaglie d'oro e alle parecchie medaglie d'argento, di vermeil e di bronzo che erano state offerte da diversi Enti.

Si prende atto con compiacimento che al Touring è stata decretata la medaglia d'oro della Camera di Commercio di Torino e la medaglia d'oro della Camera di Commercio di Roma.

Si manda a fare le comunicazioni delle distinzioni ottenute ai diversi espositori premiati.

Si manda a provvedere per la coniazione delle medaglie d'oro, d'argento e di bronzo ed a comunicare agli Enti donatori di premî la destinazione dei premî stessi.

Si esprime un voto di plauso e di ringraziamento ai membri della Giuria.

DOMANDA DEL TOURING CLUB DI FRANCIA E DEL TOURING CLUB SVIZZERO. — Su comunicazione della lettera 27 novembre del Touring Club di Francia colla quale questo, in seguito alle divergenze che sono insorte da parecchio tempo colla dogana italiana al soggetto del regime delle biciclette, minaccia di domandare che la dogana francese applichi per ragioni di rappresaglia contro i ciclisti italiani soci del Touring, gli stessi criterî restrittivi della Dogana italiana nei riguardi dei ciclisti francesi, soci del Touring Club di Francia, con l'istituzione di una bolletta di temporanea importazione per la quale debba risultare l'esportazione del veicolo, comunicando il pagamento del dazio, quando questa esportazione non risulti dal documento avvenuta entro i 3 mesi, ed esprime il dubbio che la dogana francese in luogo di applicare il regime di favore in tale maniera stretta e meschina, non preferisca puramente e semplicemente di ritirare questo regime e di applicare il diritto comune, — si manda a rispondere che siamo nella convinzione delle ragioni che muovono il Touring Club di Francia a insistere presso la Dogana italiana perchè sia istituito anche per il passaggio delle frontiere italiane quel trattamento di favore di cui godono i ciclisti italiani che passano le frontiere francesi; che d'altra parte noi facciamo nuove pratiche e più vive per ottenere una soluzione favorevole della vertenza nel senso dell'accoglimento dei *desiderata* del Touring Club di Francia; che tuttavia noi esprimiamo la fiducia che il Touring Club di Francia a sua volta non richiederà all'Amministrazione doganale francese la reciprocanza del trattamento attualmente in corso per parte della dogana italiana, la qual cosa mentre non potrebbe costringere quest'ultima a diverse vedute, effettivamente riporterebbe, senza risultati, un passo indietro la questione dei rapporti internazionali nei rispetti del passaggio delle biciclette alle frontiere.

RICHIESTA DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI PER L'INIZIATIVA DEL T. PER LA PROTEZIONE DEI PAESAGGI. — Preso atto con compiacimento della lettera 28 novembre del R. Ministero degli Affari Esteri, nella quale si invoca dal Touring che questo faccia propria l'iniziativa di un'azione da esercitarsi anche in Italia sull'esempio di quanto si fa all'estero per la protezione delle bellezze naturali e per la tutela dei monumenti, così come è stato progettata in Isvizzera la costituzione di una Commissione internazionale permanente, si manda a rispondere che il T. C. I. dietro tale autorevole sollecitazione è ben disposto a raccogliere una Commissione, chiamandovi a far parte i rappresentanti del Club Alpino Italiano, dell'Associazione Nazionale pel Movimento Forestieri e di quegli altri Enti che mostrino interessamento alla questione, nonchè un delegato del Ministero degli Affari Esteri per studiare come si

Pyramidon
RACCOMANDATO DA AUTORITÀ MEDICHE
come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici**, e come **sedativo** negli **accessi asmatici**.
IL PIRAMIDONE
sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.
Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac.
da 100 tavolet. L. 3.50 al flac.
da 10 tav. gr. 0.3 L. 1.50 al flac.
Si trovano in tutte le farmacie
Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning
MILANO - Via M. Pagano, 44

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
SCONTO AI SOCI DEL TOURING
FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

possa delineare in Italia un'opera veramente efficace di protezione del paesaggio e di tutela dei monumenti.

GARA D'ONORE FRA LE PROVINCIE PER LA MANUTENZIONE DEGLI ITINERARI TORINO-ROMA, ROMA-TORINO. — Si prende atto del verbale della Giuria della Gara d'onore fra le provincie attraversate dai percorsi Roma-Torino, per la migliore manutenzione delle rispettive strade ordinarie comprese nei percorsi stessi, durante le Esposizioni di Roma e di Torino 1911 e si manda a provvedere per le due targhe con medaglia d'oro, le quattro targhe con medaglia d'argento, le tre targhe con medaglia d'argento piccola e l'oggetto d'arte nonchè la destinazione della Coppa Ravà-Sforni.

Si manda a vivamente ringraziare i membri della Giuria del commendevole lavoro compiuto.

AERO CLUB D'ITALIA. — Si prende atto della predisposizione dello statuto dell'Aero Club d'Italia, che è stato diramato ai rappresentanti degli Enti costituenti.

POSIZIONE SOCI. — Si prende atto con soddisfazione della situazione dei soci che porta la percentuale dei rinnovi al 30 novembre già superiore alla percentuale totale dei rinnovi 1910.

L. I. A. T. — Si dà parere favorevole per conto del Touring Club Italiano a che il Congresso della L. I. A. T. 1912 sia riunito a Vienna nel mese di giugno.

CONCORSO PER UNA MEMORIA SUI MATERIALI DA MASSICCIATA. — Si prende atto con compiacimento della relazione della Giuria sul Concorso per una memoria sui materiali da massicciata e relativa raccolta, indetto dal Touring Club Italiano nel 1909 e chiuso il 30 aprile 1911.

Si delibera il pagamento dei premî come proposti dalla Giuria, e si delibera di accompagnarli con un diploma per ciascuno e di assegnare alle provincie di Cuneo, Torino e Napoli tre diplomi di benemerenza.

Si invia un caldo ringraziamento ai membri della Giuria.

Verbale della seduta della Giuria per la premiazione degli Espositori dell'Albergo Modello tipo Alpino del Touring Club Italiano.

Il 16 novembre 1911, alle ore 10 antimeridiane, si sono riuniti nei locali dell'Albergo Modello dell'Esposizione di Torino i signori: comm. ing. Evaristo Stefini, presidente; cav. uff. prof. Pasquale Negri, rappresentante la Camera di Commercio di Torino; cav. Lorenzo Bertolini, consigliere del Touring Club Italiano; avv. Giovanni Bobba, rappresentante il Club Alpino Italiano; Giuseppe Coda, rappresentante l'Unione Nazionale dei Viaggiatori di Commercio; cav. Luigi Guercio, rappresentante la Società Italiana degli Albergatori; dott. Neri, console del Touring in Torino.

Il cav. Lorenzo Bertolini, a nome del Touring, ringrazia gli intervenuti alla riunione della Giuria, esprime con sentite parole la viva soddisfazione del Touring per la completa riuscita della mostra che ha rivelato iniziative nuove ed encomiabili, indice della grande marcia trionfale che il lavoro ed il genio italiano vanno compiendo.

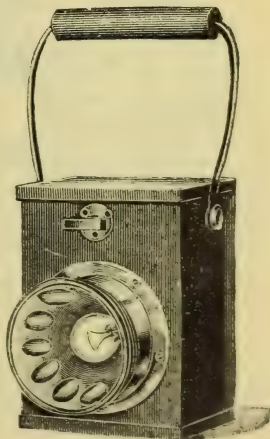
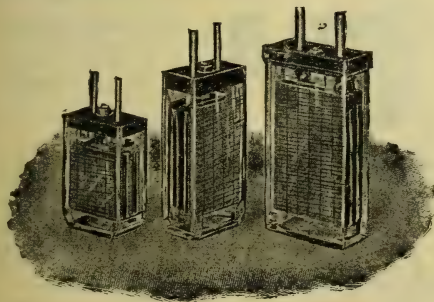
Un cambio di saluto portano tutti i rappresentanti delle Associazioni presenti inneggiando alla felice iniziativa e completa riuscita del popolare ed istruttivo Touring.

Si decide di visitare quindi ogni singola mostra per scambiarsi le idee e fare con cognizione di causa le dovute valutazioni. Finita la visita vengono rinviati i lavori di prosecuzione alla seduta pomeridiana.

Alle 3 pomeridiane, presieduta dal comm. Stefini e funzionante da segretario il signor Coda vengono ripresi i lavori della Giuria.

Sullo svolgimento più sollecito dei lavori fanno proposte i giurati cav. Bertolini, avv. Bobba, dottor Neri.

Per la decretazione delle singole medaglie delle Istituzioni che hanno concorso alla manifestazione fanno proposte il signor Coda, il cav. Guercio, il comm. Stefini, il cav. Negri, l'avv. Bobba ed il cavaliere Bertolini.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI
per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::
LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

Ottenutasi l'approvazione dei convenuti sia per il procedimento dei lavori, sia per le proposte singole, si passano a vagliare, una per una le qualità, bontà, meriti generali e speciali degli articoli esposti da ogni concorrente.

Dopo ampia, serena e completa discussione sulla graduale della premiazione da farsi, la Giuria delibera in via definitiva ed inappellabile di concedere la premiazione agli espositori redigendo la lista di classifica.

Completati così i lavori, il cav. Bertolini nuovamente si alza a ringraziare i convenuti compiacendosi della serenità della discussione, della bontà del lavoro eseguito, plaudendo a nome dell'Associazione che rappresenta per l'opera benemerita prestata.

Ringraziano tutti i giurati presenti facendo elogi e complimenti al Touring.

La seduta è tolta alle ore 19 dopo un augurio cordiale rivolto al dott. Neri il quale, per quanto convalescente, ha voluto partecipare con attività ai lavori.

Il Presidente Ing. E. STEFINI. *Il Segretario* GIUSEPPE CODA.

La medaglia dei centomila.

— *La medaglia dei centomila soci del Touring Club Italiano*, che è stata già distribuita agli appartenenti al Sodalizio, nell'imminenza del raggiungimento dell'auspicata cifra, è stata riprodotta in un limitato numero di esemplari in grande formato, che la Direzione ha destinato ai maggiori benemeriti del Sodalizio, fra cui i Ministri e Sottosegretari di Stato, varii altissimi funzionari delle Amministrazioni Centrali, Deputazioni Provinciali, Municipii, Camere di Commercio, Istituti scientifici ed artistici, Associazioni Nazionali, ecc.

L'omaggio del Touring è riuscito generalmente graditissimo ed ha procurato alla Direzione espressioni assai lusinghiere di simpatia e di considerazione per l'opera che il T. C. I. va svolgendo.

S. E. Giolitti colla semplice forma che gli è propria e lo caratterizza ci dice della riconoscenza dell'animo suo, e ci invia auguri pel « progresso del benemerito Sodalizio »; il Ministro S. E. Di S. Giuliano (esteri) anch'esso fa voti « perchè l'Associazione del nostro Touring, così benemerita della italianità, prosegua rapida e ferma nel glorioso cammino » e ci assicura che sarà « sempre lieto di prestare tutto il suo appoggio e di cooperare volonterosamente al maggiore incremento di essa ».; il Ministro del Tesoro S. E. Tedesco augura al Touring « sempre maggiori trionfi nell'interesse del nostro paese ». S. E. Finocchiaro Aprile (Ministro di Grazia Giustizia e Culti) esprime: « i migliori voti per il continuo incremento della fiorente Associazione, che tanto contribuisce a far conoscere ed ad illustrare il nostro paese »; il Ministro della Marina S. E. Leonardi-Cattolica volle riaffermare « la viva simpatia della R. Marina pel forte sodalizio che mercè l'opera del Direttore Generale e dei suoi autorevoli collaboratori ha raggiunto un sì meraviglioso incremento »; S. E. Sacchi (Ministro dei Lavori Pubblici) scrive che la « medaglia gli riuscì sommamente gradita e sarà serbata a lieto ricordo del brillante risultato conseguito in sì breve volgere di anni dalla mirabile ed intelligente e patriottica attività di codesta Associazione, meritevole e degna di sempre maggiore fortuna ». E il Ministro della Guerra, S. E. il generale Spingardi, nello esprimere « le più alte felicitazioni per il rapido, fiorente incremento della istituzione, le cui nobili iniziative vanno meritamente circondate e sorrette dalla generale simpatia, di gran cuore rinnova i più fervidi auguri di sempre migliori progressi, nella fiducia che benefici ognora maggiori ne ridonderanno a vantaggio del Paese ».

Pure cortesi e incoraggianti parole ci giunsero dal Sottosegretario alla Grazia e Giustizia on. Gallini: che scrisse avere il Touring Club Italiano « tanto benemeritato dal nostro paese » — dagli on. Capaldo, De Seta e Calissano (Sottosegretari all'Agricoltura, Industria e Commercio, ai Lavori Pubblici e alle Poste e Telegrafi), mentre l'on. Pavia (Sottosegretario pel Tesoro) volle inviar « il plauso

SPA

Esposizione Intern. Torino 1911

SPA VETTURE DA TURISMO
Fuori Concorso
(Membro della Giuria)

VETTURE INDUSTRIALI SPA
Grand Prix
Medaglia Speciale
Ministero d'Agricoltura Industr. e Comm.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
OFFICINE IN TORINO

più entusiastico per il brillante, fecondo cammino percorso da cotesta nobile e patriottica istituzione e cogli auguri più fervidi per la sua costante fortuna ». E l'on. Battaglieri (Sottosegretario alle Poste ed ai Telegrafi) volle esprimere al Direttore generale « i più vivi ringraziamenti per tutti gli Egregi Membri del Consiglio, alla cui azione costantemente illuminata e animata da patriottico fervore è dovuto il crescente sviluppo della mirabile istituzione che, in quest'anno sacro ai fasti della Patria, ha riunito sotto la sua bandiera il vagheggiato numero di Centomila consociati ».

Il Sottosegretario all'Istruzione Pubblica, onorevole Antonio Vicini si augura, che l'opera sua « possa riescire in qualche modo utile al valoroso Sodalizio, al quale mi onoro di appartenere ».

Parole d'elogio e di plauso ebbero pure gli onorevoli Falcioni, Sottosegretario agli Interni, « antico ammiratore dell'opera nobilissima, patriottica e incitatrice di alti sentimenti del Touring da non poter dissociare da essa il ricordo sempre vivo e commovente delle gare aviatorie che, nella mia Domodossola segnarono un passo così importante nel progresso di nuove conquiste della scienza »; l'onorevole Mirabelli (Sottosegretario al Ministero della Guerra) che « si compiace vivamente per il meritato incremento del patriottico Sodalizio » a cui augura sempre maggiori conquiste nell'interesse generale della gioventù e del paese »; l'on. Bergamasco (Sottosegretario alla Marina) il quale conferma tutta la sua « simpatia per l'Istituzione, che ritempra nel gagliardo esercizio dello *sport* le giovani energie della Nazione » e l'on. Cimati (Sottosegretario alle Finanze, che si dice lieto di potere « anche in avvenire favorire le iniziative del Touring Club Italiano che ha nel suo programma di perenne ed intenso lavoro di propaganda così prezioso contenuto di finalità patriottiche ed educatrici »; il capo dello stato maggiore dell'esercito nostro: tenente generale Pollio che volle dirci con cortesi parole « la sincera ammirazione sia per l'utilità che dal T. C. I. ne deriva al paese, sia per la sua perfetta ed esemplare organizzazione ». — Ed il tenente generale Porro comandante la divisione di Verona, ci scrisse parole d'incoraggiamento; mentre l'Istituto Geografico Militare a mezzo del suo direttore ci inviava le sue « espressioni d'ammirazione ».

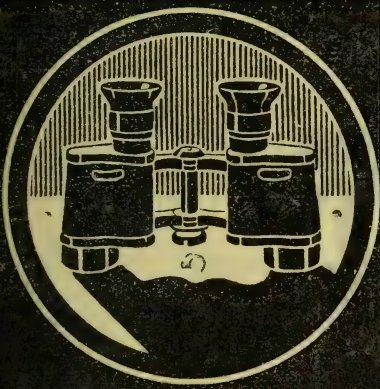
L'Indice della Rivista del 1911.

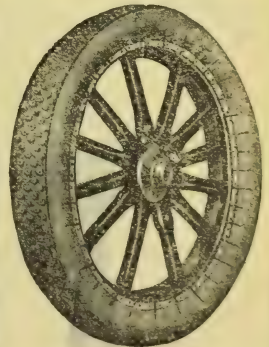
Ai soci che ci faranno richiesta della copertina per rilegare la Rivista del 1911 verrà spedito contemporaneamente l'indice che stampiamo a parte.

Detto indice sarà inviato a tutti quei soci che vorranno farcene richiesta con la semplice indicazione: *Indice* al lato del loro preciso indirizzo.

NUOVE NOMINE

Consoli.

Alfedena .... Caroselli Domenico.
Asti (California) ... Prati Enrico.
Bari .... Morfini cav. dott. Andrea.
Brindisi .... Bonalumi prof. Arturo.
Cassano Irpino ..... Pico Nunzio.
Castelnuovo Berard.. Nuti dott. Silvio.
Castel S. Pietro Emil. Pirotti dott. Giuseppe.
Catania .... Privitera avv. Franc. Umberto.
Corneto Tarquinia .. Nardi Alessandro.
Fiumalbo .... Riva Mario.
Genova .... Grossi Leonardo (C. U.).
Girgenti .... Delli Colli cap. Saverio (C. M.).
Lagosanto .... Zaupa Giorgio.
Novara .... Corner conte col. Giorgio (C. M.).
Orbetello .... Barabesi Giuseppe.
Piacenza .... Panizza cap. Cesare (C. M.).
Ripatransone ...... Neroni conte Pierino.

ZEISS
BINOCCOLI
per VIAGGIO - SPORT - CACCIA
Opuscolo T. 79 gratis e franco.
In vendita presso gli ottici, come pure presso
CARL ZEISS - MILANO
Piazza del Duomo, 19
Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,,
l'antidérapant dell'avvenire; si applicano in cinque minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Già usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia.
Durata quattro volte una gomma.
Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.
Coperture "U. DE BONMARTINI,,
"RÉCHAPAGES,, - Camere d'aria
Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,,
L. 25 franco domicilio
Specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.
Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi
U. DE BONMARTINI - Milano
Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: Bonmartini - Milano

S. Lorenzo Maggiore Melchiorre avv. Pasquale.
Stazzema .... Terreni Camillo.
Teramo .... Fraticelli Italo.

Medici.

Cesara .... Guerra dott. Terenzio.
Foligno .... Mataloni dott. Zeno.
Nonantola .... Ricci dott. Francesco.
Rende .... Guerresi dott. Agostino.
Rho .... Baggio dott. Carlo.
Vignolo di Mezzanego Vignolo march. dott. Attilio.

DIMISSIONARI

Consoli.

Caprino Veronese .... Arduini Carlo.
Caserta .... Sorvillo cap. Amedeo (C. M.).
Cerignola .... Samele dott. Sabino.
Fiumalbo .... Donati Bartolomeo.
Pontevico .... Cassia dott. Antonio.
Shangai (Cina) ..... Clerici Amabile.
Stra .... Gozzi Giuseppe (decesso).

Soci quinquennali (1).

Albergoni Napo, Crema — Alfani padre Guido, Firenze — Aru Alfonso, Fluminimaggiore — Aureli Oreste, Roma — Baggia Giuseppe, Fossano — Baldi Pietro, Semiana — Beia Ernesto, Rosasca — Benassi cav. dott. Icilio, Pisa — Bernocchi Enrico, Milano — Bianchetti Rinaldo, Genova — Bianco Pietro, Masnago — Biondi Federico, Breeslan — Blumenstihl conte Emilio, Roma — Boari Tito, Marrara — Bonacina Elia, Monza — Bonanguri Ezio, Oggiono — Bonetti Camillo, Milano — Bonomi Arturo, Vicenza — Bordoni Francesco, Casatenovo — Boriani Andrea, Ficarolo — Boschetti ing. Edoardo, Schio — Brasca rag. Mario; Brusati Luigi, Milano — Campiglio dott. Carlo, Cittiglio — Candiani Ambrogio; Candiani ing. Leopoldo, Milano — Cantù Enrico, Piacenza — Carpi Pier Luigi, Parma — Casale E. Alberto, Rio Quarto — Cecchini Foresto, Caserta — Cinelli Raffaello, S. Casciano Val di Pesa — Clementi Giuseppe, Schio — Clerico Francesco; Clerico Giacomo, Torino — Colombo Angelo, Milano — Colombo Cesare, Dergano — Colombo comm. ing. Pasquale, Milano — Corner ten. col. Giorgio, Novara — Corti Carlo, Milano — Costa Righini conte Guido, Udine — Cottini Amedeo Antonio, Vercelli — Croppi Umberto, Padova — Daniele Ermenegildo, Torino — De Biasio Cirillo, Cencenighe — De Cesaris Nicola, Penne — Delle Piane cav. dott. Luigi, Torino — De Lorenzi dott. G. B., Intra — Deputazione Provinciale, Pesaro — De Vecchi Leopoldo, Granzetta di Siziano — Diasparro Alberto, Bari — Di Febio Osvaldo, Candela — Eisner Emil, Zagreg — Fabris Rotelli Giuseppe, Molinella — Fagginoli G. B., Verona, Ferrari Giuseppe, Genova — Ferrario Giovanni, Busto Arsizio — Fontana Carlo, Milano — Formichetta dott. Pietro, S. Giorgio Molara — Gaggioli dott. Carlo, Romagnano Sesia — Gervasoni prof. Ersilio, Novara — Gola cav. ing. Carlo, Ancona — Gonfiantini Angiolo, Tavarnelle — Granozio avv. Carlo, Salerno — Grigolli Enrico, Mori — Howard Crook F. C., Ambleside — Ingaramo Federico, Genova — Istituto Tecnico Lucca — Jotti Adolfo, Guspini — Lamberti Marco, Monza — Lambri Facondo, Pavia — Lertora Agostino, Milano — Linussio Dante, Tolmezzo — Locana Michele, Torino — Locatelli Giuseppe, Treviglio — Lombardini Tobia, Novellara Emilia — Lovato Carlo, Schio — Lualdi Pietro, Busto Arsizio — Luzzi Domenico, Rho — Manganoni Pietro, Milano — Mangione Carella avv. Giuseppe, Palermo — Manzi Stefano, Reggio Emilia — Marini dott. Pasquale, Cagliari — Matozzi Scafa Francesco, Napoli — Micheletta Giovanni, Torino — Morando Ernesto, Genova, Morgantini Daniele, Crevoladossola — Morosetti cav. Rodolfo, Mortara — Mossa cav. dott. Andrea, Torino — Nardi Ales-

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911
CICLI
FIAT
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.
GOMME
PIRELLI
CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO
NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

sandro, Corneto — Nicolini Giovanni, Milano — Oldrini geom. Gaetano, Pesaro — Omet Ogo, Udine — Ott Gaspero, Longarone — Palenzona Giuseppe, Caracas — Parmigiani Enrico, Torino — Pavoni Guido, Fano — Perales ten. col. Germano, Perona rag. Carlo; Picasso Carlo, Milano — Pifferi Antonio, Anzano — Pinardi Cesare, S. Giorgio di Piano — Preda Alessandro, Como — Protti dott. Nicola, Rodengo — Ramorino Camillo, Firenze — Razetto Luigi, Torino — Rebaioli Giuseppe, Cividate al Piano — Redaelli Luigi, Milano — Reina ing. Carlo, Como — Risso Gilberto, Montevideo — Ronbaud Pilar-Marie, Grasse — Rossi Giacomo, Agordat — Rossi Luigi, Verona — Sani Arturo, Bologna — Scandola Everardo, Pavia — Schaffhauser Guido, Genova — Serrazanetti Umberto, Anzola Emilia — Sogno ing. Emanuele; Sorrentino Paolo, Torino — Spinelli Adolfo, Bologna — Tortone Battista, Barolo — Unti Arturo, S. Francisco California — Vago magg. Cesare, Motteggiana — Vallisneri Ferdinando, Reggio Emilia — Vandoni Piero, Milano — Vanni degli Onesti nob. Gino, Fagagna — Ventura ing. Alessandro, Peri — Viganò Luigi, Monza — Vigorelli dott. Augusto, Milano — Vivenza prof. Alessi, Perugia — Wackerlin cav. Oscar, Genova — Zago Romano, Villafranca — Zapparoli Guido, Ficarolo — Zenoni Gian Severo, Milano.

Soci benemeriti che hanno conseguito la medaglia d'argento dei Centomila. (*)

Anfuso dott. Giovanni, Catania — Arado G. B., Savona — Avalle Enrico, Torino — Bagnara prof. Quinzio, Spezia — Barbera cap. Francesco, Cosenza — Battistel rag. Agostino, Conegliano — Campanini Tito, Borgo S. Donnino — Carmina Michelangelo, Porto Empedocle — Carmine Ambrosio, Milano — Casali Claudio, Romano Lombardia — Cipullo nob. Igino, S. Maria Capua Vetere — Cumani Dalmiro, Milano — Fiaschi Unico, Massa Marittima — Fossati Romolo, Monza — Fulle Adolfo, Lima — Gagliardi Enrico, Monteleone Calabro — Gallassi ten. Pietro, Tripoli — Gallotta Carlo, Milano — Gandolfi Italo, Borgotaro — Giuliani Arduino, Catanzaro — Glisenti Orazio Giuseppe, Gargnano — Greco Salvatore, Savona — Jannoni Gregorio, Catanzaro — La Duca Giovanni, Cosenza — Lanza rag. Antonio, Milano — Lingua ten. Angelo, Genova — Massarotti rag. Ernesto, Buenos Ayres — Mazzucchi Luigi, Maslianico — Minetti Edoardo, Milano — Miranda rag. Lorenzo, Napoli — Mondini geom. Ottorino — Moro Gaetano, Milano — Pingue Carlo, Colle Sannita — Rosazza Alfonso, Sesto S. Giovanni — Schreiber Armando, Pinerolo — Sestini Giacomo, Puerto S. Antonio — Strada Ugo; Volontè Eugenio, Milano — Zorzoli ing. Marcello, Novara.

(*) Ogni socio che presenta dal 1° giugno al 31 dicembre 1911 cinque nuove adesioni al T. C. I. riceve in dono la medaglia in argento dei Centomila Soci.

Soci benemeriti (1).

Bianchi dott. Pietro, Budrio — Massarotti Ernesto, Buenos Ayres — Vivaldi Mario, Livorno — Zerbo Flaminio, Quarona Sesia.

Premiati con medaglia d' oro.

Bonardelli Attilio, Saluzzo — Mauprivez Carlo, Milano — Tucci dott. Nicola, Penne.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI

F.I.A.T.

GARAGES RIVETTI

F. I. A. T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA
BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

VETTURE DA CITTA'
E PER TURISMO
GRUPPI MARINI

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
CARRI - BOTTE

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN,,

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

LA PIÙ LEGGERA
DELLE
BICICLETTE
A MOTORE

MOTO-RE

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27

L'Ovatta Thermogène

è oggi il rimedio popolare per eccellenza: infatti « Thermogène » è venuto a tempo per sostituir nella cura delle affezioni reumatiche e infiammato rie (**raffreddori, tossi, mali di gola, torcicoll reumatismi, dolori intercostali, nevralgie**) tut i vecchi rimedi di uso così sgradevole e qualch volta così dolorosi.

Addio per sempre unguenti, cataplasmi, cerott linimenti, tintura d'jodio, ecc. Il « **Thermogène** è al confronto di questi rimedi, altrettanto inefficac che poco puliti, ciò che la luce elettrica è al con fronto della vecchia lampada ad olio. La sua azion è sicura e si manifesta con un pizzicore talvolt assai vivo, specialmente quando si suda. Si pu allora sospendere la cura per qualche tempo e r prenderla poi subito. Se l'azione tardasse a pro dursi si inumidisca l'ovatta con aceto, alcool pur o acqua di Colonia.

In tutte le principali Farmacie a L. 1,50 la scatol

VANDENBROECK & C.ie - Bruxelles

Deposito Generale per l'Italia: **I. PENAGIN**
MILANO - Foro Bonaparte, 46

MI CONOSCETE ?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo. ✕ ✕ ✕ ✕

✕ Sono stato venduto mille volte. ✕ ✕ ✕ ✕

LITER
Maximall
Patent in den meisten Staaten
Benzin-Uhr
10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL"

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina. ✕

Cataloghi e preventivi a richiesta. ✕ ✕ ✕ ✕

La Magicienne
SCHEMA
576-UG

DINAMO

"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica
Fari Lanterne sulle Automobili-Canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 » } GARANTITI

Cataloghi e Preventivi a richiesta.

BIELLA & C.

RAPPRESENTANTI ESCLUSIVI

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Chiedo di essere ammesso al T. C. I in qualità di socio
Annuale *e verso* **L. 6** (*L. 8 all'estero*) } *più L. 2 per*
Quinquenn. » » **30** » *40* » } *ammissione*
Vitalizio » *una volta sola* **L. 100** (*L. 125 all'estero*)

Mi dichiaro edotto dello Statuto dell'associazione, mi obbligo ad osservarlo ed eleggo domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Nome e cognome ....

paternità .... *di anni* ....

professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... / (*Provincia di* ....) / *Via* .... *N.* ....

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *li* .... *191*....

RICHIESTA DEI FOGLI ARRETRATI DELLA
CARTA D'ITALIA

Unisco pure l'importo di L. .... *per ricevere i seguenti blocchi* (sottolinearli) *della Carta d'Italia formati coi fogli usciti a tutto il 1910.*

PIEMONTE . . .	L. 3.50	MARCHE . . .	L. 2.50
LOMBARDIA . .	» 3 —	LAZIO	» 3 —
LIGURIA . . .	» 1.50	ABRUZZI . . .	» 3 —
VENETO . . .	» 1.50	PUGLIA . . .	» 1 —
EMILIA . . .	» 4 —	CALABRIA . .	» 1 —
TOSCANA . . .	» 4 —	SICILIA . . .	» 3.50
UMBRIA . . .	» 2 —	CAMPANIA . .	» 1.50

BLOCCO COMPLETO DEI 36 FOGLI L. 18.

(*Firma*) ....

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

CEDOLA DI ORDINAZIONE
del Primo Annuario di Turismo e Sports invernali.

Il sottoscritto richiede alla D[illegible] del T. C. I., l'invio di N. .... *copie del* ***Primo Annuario di Turismo e Sports invernali.***

Cancellare la frase non corrispondente
{ *Desidera ricevere* ...... *l*... *Annuari* ...... ***franc*** ...... ***di porto,*** *e a tal uopo trasmette l'importo di L.* .... (1).
Autorizza la spedizione in ***assegno*** *di L.* .... (2).

Nome e cognome (leggibili) ....

....

Comune di ....

(*Prov. di* ....)

Via .... *N.* ....

Socio del T. con tessera N. ....

(*Data*) ....

(1) Ogni Copia **franca di porto:** { Italia L. 3,25 / Estero » 3,50 } pei Soci e Affiliati
(2) Ogni copia **in assegno...** { Italia L. 3,50 / Estero » 3,75 } pei Soci e Affiliati

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55
Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile a Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata.**

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**: Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria, Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) in sola stampa, sciolti, di vedute, paesaggi, gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI COPIA:

Formato 18 × 24	La prima copia L. 1. —	le altre copie	L. 0,75
» 25 × 32	» » » 1,50	» » »	» 1,25
» 30 × 40	» » » 2. —	» » »	» 1,50

A richiesta si montano in eleganti passe-partous: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia, come si danno i prezzi per formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

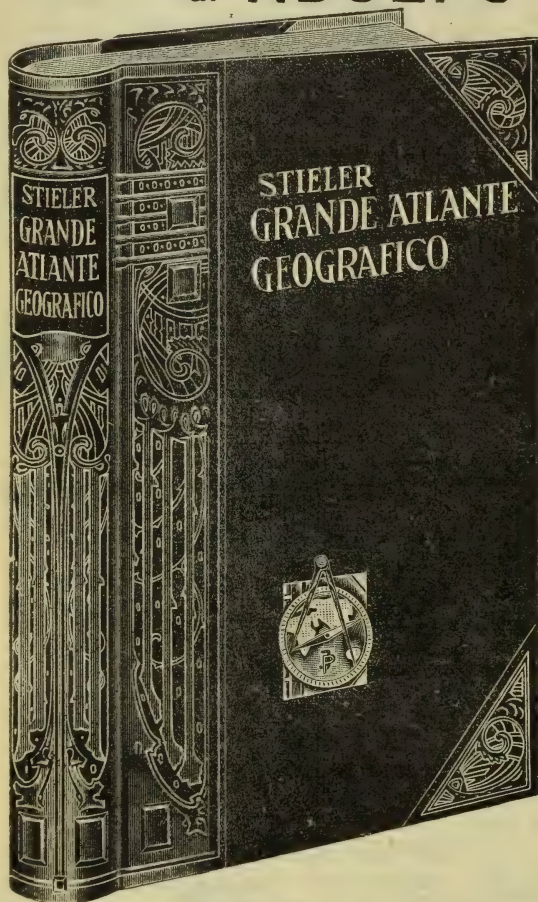
GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

Offerta speciale ai Soci del T. C. I.:

È uscita l'edizione 1911 del

Grande Atlante Geografico

di ADOLFO STIELER

STIELER GRANDE ATLANTE GEOGRAFICO

IX Nuovissima Edizione internazionale con traduzioni in 4 lingue, con prefazione del

Prof. GIUSEPPE BRUZZO

del Regio Istituto Tecnico di Bologna

100 carte generali e 162 secondarie incise sul rame con la nomenclatura completa di tutti i nomi compresi nell'opera (ca. 250 000).

Completa legata L. 65.

Si concede pure il pagamento mensile di L. 5 senza aumento di prezzo

---

Come indispensabile per ogni studioso offriamo inoltre il

Manuale di Geografia

Due volumi ben legati L. 10 —

Volume I, pag. 472, illustrato con 119 figure.
Volume II, pag. 472, illustrato con 43 figure, 3 carte geografiche in cromolitografia

Immediata consegna dell' opera franca di porto a domicilio. Imballo in cassetta speciale di legno.

Sperling & Kupfer

Librai di S. M. la Regina Madre

MILANO

Via Carlo Alberto, N. 27

Alle stesse favorevoli condizioni di pagamento forniamo pure qualunque altro libro, in qualsiasi lingua, senza aumentare i prezzi

N. del Socio..........................

Ordino alla Libreria SPERLING & KUPFER, Milano

.... *copie* **Stieler. Grande Atlante Geografico,** *edizione IX, completa al prezzo di* . . . . *L.* **65**
.... *copie* **Manuale di Geografia** 2 *volumi legati* » **10**

verso pagamento rateale di L. 5 al mese.

Nome e indirizzo..

Stazione ferroviaria..

La commissione deve essere accompagnata dalla prima rata.

VERSAMENTO QUOTA 1912 al T. C. I.

Il sottoscritto socio con tessera N. .... *trasmette l'importo della* quota 1912 *in L.*..................(1)

Nome e cognome ....
(leggibili)

....

Indirizzo: *Comune di* .... *(Prov. di* .... *)* *Via* .... *N.* ....

Da .... *il* .... *19* ....

(1) L. 6 pei residenti in Italia e colonie, L. 8 pei residenti all'estero.

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio Quinquennale o Vitalizio

Il sottoscritto, socio { *annuale* / *quinquennale* } *dall'anno* .... *all'anno* .... *con Tessera N.* .... *chiede di essere iscritto* { quinquennale / vitalizio } *del Touring e all'uopo versa la quota di L.* (1) ....

Richiede l'invio gratuito dello speciale distintivo per la categoria prescelta.

Nome e cognome ....
(leggibili)

....

Indirizzo: *Comune* .... *(Prov. di* .... *)* *Via* .... *N.* ....

Da .... *il* .... *19* ....

(1) La quota quinquennale è di L. 30 (L. 40 all'Estero). — Pel passaggio a vitalizio detrarre dalla quota di L. 100 (L. 125 per l'Estero) fino a due annualità precedentemente versate, in ragione di L. 5 ciascuna. I soci quinquennali aggiungano al risultato le quote anticipate per le annualità non ancora cominciate.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Tutte le spedizioni sono accompagnate dal certificato di analisi - franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. — Olio da ardere puro oliva.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

Fabbrica Italiana Velocipedi e Motocicli E. M. BORGO - TORINO, Via XX Settembre, 15

La più vecchia marca Italiana.

Borgo

Tipo Gran Turismo 4 1/4 HP

Una comoda, pratica, robusta Motociclet

N·S·U

NECKARSULMER

deve essere la macchina da voi prefer
:: nel 1912 ::

La scelta di una N. S. U. può sempre esser fa
con tutta fiducia di sicuro e completo soddisfacimen
E non può essere diversamente per questa fam
macchina che nella qualità del materiale, finitez
estetica generale, comfort e solidità di costruzio
non ha assolutamente rivali.
È stato sempre nostro precipuo intento man
nere le moto N. S. U. in prima linea nel progre
della motocicletta in modo da dare ai proprie
della N. S. U. una macchina che equivale e compe
sotto ogni rapporto, la spesa fatta.
Paragonate pezzo per pezzo la N. S. U.
qualsiasi altra marca e le vostre simpatie,
vostra fiducia sarà sempre per la prima.

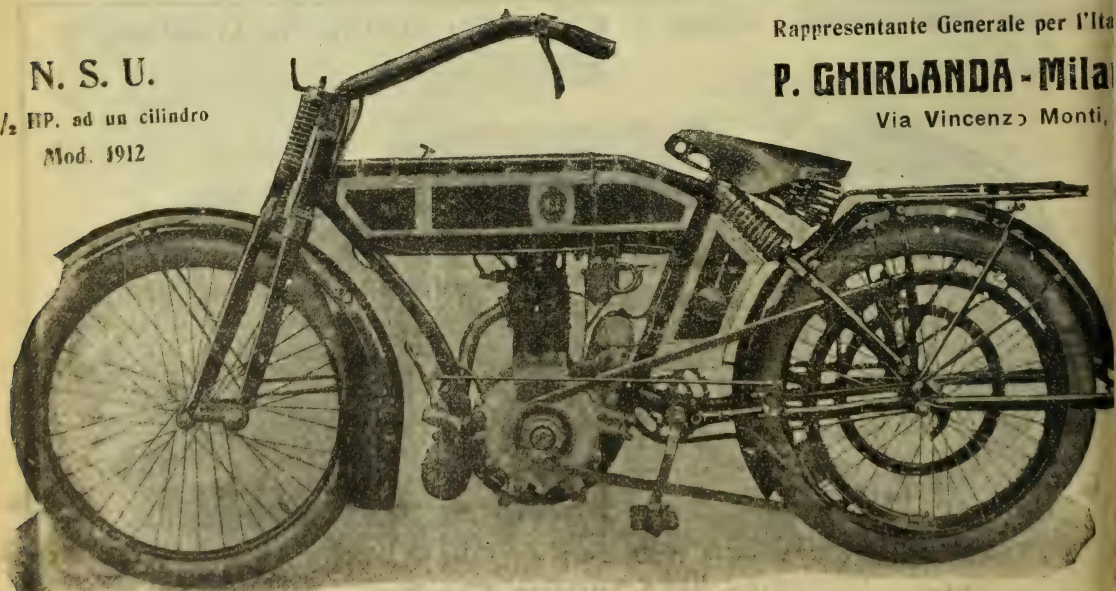
Nel 1912 verranno fabbricati i seguenti
delli tutti con *telaio elastico, forcella elasti*
porta-pacchi, appoggiapiedi e due freni.

2 HP. ad 1 cilind
3 HP. a 2 cilind
3 1/2 HP. ad 1 cilind
6 HP. a 2 cilind

Dietro richiesta: *cambio a*
velocità, debrajage con parte
da fermo, rapporto ridotto e
d'cinghia eccentrico.

Rappresentante Generale per l'Ita

P. GHIRLANDA - Mila
Via Vincenzo Monti,

N. S. U.
3 1/2 HP. ad un cilindro
Mod. 1912

Prenotate i nuovi Cataloghi che usciranno in febbraio e che vengono spediti gratis.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Novembre 1911

SOCI VITALIZI (1)

BARZANO', Longoni ing. Giovanni — BERGAMO, Tadini Ercole — BIELLA, Gremmo Riccardo - BOLOGNA, Boriani ing. Enrico; Guermandi Luigi — BRESCIA, Folonari Luigi — BUENOS AYRES, Neuman Salvator M.; Ponzini Ugo — BUSSI, Dapples ing. Alfredo — CANDIANA, Marin Francesco — CARACAS, Boccardo Federico — CASTIADAS, Moroni rag. Primo — CHIAVARI, Rivara Carlo Giuseppe — CORNO DI BUSSOLENGO, Ivancich dott. Luigi — COSTANZANA, Savio Alfredo - CREMA, Carabelli Giovanni — CREMONA, Marenghi rag. Rosolino — FERRARA, Finzi Corrado Ademar; Gabrielli Gustavo; Sani dott. Arrigo — FIRENZE, Bargagli march. cav. ing. Giovanni; Corsi Guido; Luserna di Campiglione conte Enrico; Nencini cav. avv. Giovanni — GARDONE RIVIERA, Società Stazione Climatica — GENOVA, Accame avv. Emanuele; Bixio Ambrogio; Boero Arnaldo Giuseppe; Calcaterra rag. Antonio; Oneto Marcello; R. Scuola Navale Superiore; Trapani Salvatore - HAVANA, Briani Attilio — LECCO, Resinelli dott. Antonio — LEGNANO, Dell'Acqua Alfredo - LONDRA, Ressi Enrico — MALESCO, Cerutti Vittorio — MANAOS, Masi João Alberto — MANNHEIM, Röchling Ernest — MILANO, Bazzi Fortunato; Cavalli prof. rag. Carlo; Comizio Agrario; Folonari Giuseppe; Gandini Abelardo; Lattuada Stefano; Lombardi Giovanni; Mazza Aldo; Santagostino Carlo; Silvestri Riccardo; Visconti Alberto; Walter Umberto; Zanacchi Giuseppe — NAPOLI, Granafei di Serranova Aslan; Juan Franco; Starita Raffaele — NOVARA, Massara Enrico — OSIO SOTTO, Borleri Andrea — PARIGI, Deperdussin Armando — PARMA, Dardanelli ing. Vincenzo — PIANO DI SORRENTO, Maresca dott. Vincenzo — PINEROLO, Lossa Giovanni Antonio — PIOSSASCO, Fenoglio Silvio — PUERTO PLATA, De Ferrari Mario — RAVENNA, Gardini Silvio — REZZOLA LERICI, Cockrame W. Percy — ROCCA S. GIOVANNI, Colizzi Luca — ROMA, Borgnini Carlo; Ferrari Fontana Edoardo; Fiorito Ettore; Panizzardi cav. gen. Pietro; Tesoro cav. uff. Alessandro — ROSARIO SANTA FE', Mangiante dott. comm. Giuseppe — S. GERVASIO BRESCIANO, Ferrazzi Antonio — S. REMO, Anselmi Giacinto — SIENA, Avanzati dott. Francesco — SIRACUSA, Norza ing. Silvio — SONCINO, Consolandi Giacomo — SUSEGANA, Collalto rag. Rambaldo; Dall'Armi cav. uff. Tomaso — THIESI, Flores Diego — TORINO, Bellia geom. Alberto; Bertolini Carlo; Colombo Giuseppe; Delmastro Candido, Maganza Luigi; Mallè avv. Mario; Richetta Clemente; Treves Angelo Vallero avv. Giuseppe — UDINE, Moretti Luigi — VARESE, Speroni Ettore — VENEZIA, Munarini Guido — VICENZA, Istituto Tecnico Pareggiato — VIDOR, Marcon Vincenzo — VILLA CASILDA, Brebbia Carlo — VOGHERA, Bidoja ing. Vittore — ZOAGLI, Chapuis Alessandro.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estoro.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

Alpinisti - Ciclisti - Turisti !!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**

Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacissimo qualora un corpo estraneo **(spine, scheggie, frantumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.

L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**

Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**

— Trovasi nelle migliori Farmacie —

Vasetti da L. **2** e da L. **5**

(aggiungere cent. 20 per spese postali).

Certificati medici a richiesta.

Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano

Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

GANZINI

MILANO

Via Solferino

N. 25

FOTO-SPORT

la migliore

e più ricca fonte

Catalogo 1911 gratis

contro cartolina doppia.

IMPORTANTI NOVITÀ FOTOGRAFICHE DELLE MIGLIORI MARCHE.

SOCI ANNUALI (1)

Soci che optarono pel 1911.

ALESSANDRIA. — *Colcavagno.* — Garretti geom. Luigi.
ANCONA. — *Castelplanio.* — Serarcangeli dott. Pietro.
Poggio S. Marcello. — Bruciaferri Raimondo.
AQUILA. — *Sulmona.* — Mattucci dott. Francesco.
AREZZO. — Guiducci dott. comm. Antonio.
ASCOLI PICENO. — Saladini Carlo.
BELLUNO. — *Seren.* — Rech Felice.
BERGAMO. — Cattaneo ing. Emilio Cesare, Ghislanzoni Paolo.
BOLOGNA. — Ansaldi ten. Giorgio, Lisi Vito.
Sassoleone. — Pelliconi don Marco Luigi.
BRESCIA. — Caponati dott. G. B.
Chiari. — Ameglio dott. Bartolomeo.
CAGLIARI. — *Castiadas.* — Saracco Ermenegildo.
CAMPOBASSO. — D'Erario Marcello.
CATANIA. — *Nicosia.* — Scoppetta ten. Carlo.
COMO. — Veronesi Carlo.
Caravate. — Aimini Giuseppe.
Lecco. — Benasedo Emilio.
Ponte Chiasso. — Dallari dott. Filippo.
CREMONA. — Pedretti Francesco.
CUNEO. — *Gorone.* — Mariatti Nicola Emanuele.
Savigliano. — D'Albertas march. Arturo.
FERRARA. — *Comacchio.* — Mazza Alberto Alfredo.
FIRENZE. — Baldanzi Giulio Giovanni, Bini dott. Olinto, Marcacci Marco, MORATTI marchesa MARIA ANNA, Pierini Alberto.
FOGGIA. — Marelli Ottavio.
FORLI'. — Damerini Ezio, Minguzzi rag. Primo.
GENOVA. — Annovazzi ing. Piero, Ardito Eugenio, Bottero Angelo, Celesti Angelo, Colle Beniamino, Dapino Giovanni, Flaminio Arrigo, Graziani Florido, Paganini Jacopo, Sala Ritrovo Caporali e Soldati 42° Fanteria, Stelluto Vittorio, Virga rag. Giambattista.
Chiavari. — Coppola Giovanni F.
LECCE. — *Presicce.* — Cazzato F. Bertrando.
LIVORNO. — Barsanti avv. Giovanni.
LUCCA. — Coraucci Aurelio.
Ponte Buggianese. — Dal Pino dott. Carlo, Teglia ing. Pellegrino.
MESSINA. — D'Arrigo Domenico.
MILANO. — Alberti Giuseppe, Canetta Alessandro, Cattaneo Paolo, Coatz cap. Edmondo, Cordera Bartolomeo, Desenzani Domenico, Ertola Giuseppe, Ghislotti Pietro, Grossi G. B., Lazzaroni Carlo, Mapelli Mario, Marini Tullio, Monfrini Giuseppe, Panebianco Umberto, Pappi Eraldo, Rosa rag. Ciro, Sabbatucci rag. Francesco, Vitali Egidio.
Monza. — Villa Luigi.
MODENA. — Ferrari Alberto, Forghieri Luigi, Goldoni Guglielmo.
NAPOLI. — Cascinelli Luigi, D'Alessio Roberto, Gravina Andrea, Mallozzi Emilio, Marrazza Vincenzo, Vicario Carlo.
Castellamare Stabia. — Turcio avv. Salvatore.
Giugliano. — Moraca dott. Guglielmo.
NOVARA. — Borgnini prof. Clesio, Conconi Arturo, Cuneo Felice, Oldani Angelo.
Aurano. — Gagliardi Angelo.
Carpignano Sesia. — Cerruti Ettore, Zella Agostino.
Cureggio. — Nicolini Alfredo.
Domodossola. — Rusca Augusto.
PALERMO. — *Petralia Soprana.* — Sabatini cav. Sebastiano.
PAVIA. — *Voghera* — Meazzini Ottorino.

(1) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Premiata Fabbrica Caramelle Roma alla Gelatina di frutta e fondants
GRECO MILANESE
Viale Monza, N. 26
MARCA DEPOSITATA
Vendita al dettaglio - Spedizioni in Pacchi Postali

LONTANO LONTANO VICINO VICINO
IL Prof. F. VANZINA
(Ottico americano)
Piazza del Duomo - MILANO
Portici Settentrionali, N. 21 (ammezzati)
riceve dalle 9 alle 11 e dalle 14 alle 17, per l'esame gratis e correzione dei difetti di rifrazione (vista debole) col suo speciale perfetto sistema di lenti americane. Massima perfezione, massime garanzie.
" Catalogo-metodo per esaminarsi la vista, spedisce gratis a richiesta.

Pastiglie dissetanti, digestive per Turisti, Automobilisti, Ciclisti !!
LUIGI ROSSA - VERCELLI
PEPPERMINT ROSSA

Per chi non ha gas!!
In campagna, e dovunque non esiste gas, si rende indispensabile l'uso dei rinomati
SCALDABAGNI "SCHMITT"
a spirito ed a petrolio
di garantito e facile funzionamento. Rapidi, economici, inesplosibili. Un bagno caldo a 40 gradi in 10 minuti, con tenuissimo consumo di combustibile. Funzionano come i scaldabagni a gas.
Chiedere listino alla Ditta
ATTILIO BOGGIALI
MILANO
Santa Maria Fulcorina, 17

PIACENZA. *Cortemaggiore.* — Zavaroni Fortunato.
PORTO MAURIZIO. — *S. Remo.* — Bestagno Francesco, Marsaglia Amedeo, Mendl Filippo.
POTENZA — Capillo ing Giovanni, Tunturro prof. Agostino. *Ferrandina* — Perrone Giuseppe.
ROMA. — Anastasia Leonardo, Pagnanelli Arnaldo, Pielz Francesco, Pittaluga avv. Mario, Senni Gaetano, Spampinato dott. Neddu.
ROVIGO. — Bentivegna ing. Nestore.
SASSARI. — *Tempio.* Circolo di Lettura e Ricreazione.
TORINO. — Berardo Pietro, Brambilla dott. rag. Pietro, Cappelletto Emilio, Cavaglià Pietro, Chicco Alessandro, Derossi Agostino Daniele, Fezia Mario, Furbatto Ernesto, Manassero prof. Stefano, Masante Eugenio. *S. Benigno Canavese.* — Chiavenuto don G. B., Scarzanella Angelo.
TREVISO. — *Castelfranco Veneto.* — Wilhelm Andrea.
UDINE. — *Palmanova.* — Scoppola Enrico.

COLONIA ERITREA. *Agordat* — Sacchini Isidoro.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. — *Ala.* — Belloni Marino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.* — Zandegiacomo Pietro. *Klagenfurt.* — Cella Riccardo. *Praga.* — Catania Antonino.

Francia.

Parigi. — Annichini Domenico, Da Rocha Faria ing Beniamin.

Germania.

Mittweida. — Specchero F. *Wernigerode.* — Kremnitz ing. Harry.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Borgato Agostino, Zucchelli Arturo. *S. Antonio Oeste.* — Donazzola Vittorio, Machello Rodolfo, Vagnozzi Renato.

Soci inscritti dal 1° Ottobre al 31 Novembre 1911 che optano pel 1912.

ALESSANDRIA. — Arona Carlo, Burzio Francesco, Cerruti ten. Giuseppe, D'Ambrosio cap. Francesco, D'Amore Enrico, De Cristoforis Giuseppe, Gay Clemente, Henry Roberto, Maggi Achille, Reschia avv. Vittorio, Silva cav. avv. D., Tasso Natale. *Acqui.* — Malvicino Antonio. *Asti.* — Fassio Secondo, Nebbia don Carlo. *Berzano S. Pietro.* — Atlantico Enrico. *Bistagno.* — Barberis geom. Giuseppe. *Borgoratto.* — Guercia Pietro. *Casale Monferrato.* — Acquarone Aristide, Calcagno Luigi, Calzolari Morelli Enrico, Oddone D. Lorenzo, Riva teol. Teodoro, Roberto Celeste. *Dernice.* — Sinelli Antonio. *S. Sebastiano Curone.* — Giani Fernando.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7,50
" " " " 5	" 9,50
" " The Duke per match	" 13,50
Scarpe speciali The Banzai	" 10,75
" " Mc. Gregor	" 12,50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " resist.	" 10 —
" per maratone	" 10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

BINOCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA„
:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla
"FILOTECNICA„ ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.,
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
DINAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe.
Motori a Benzina, Olio pesante, ecc.
Apparecchi di sollevamento.

Voigtländer

BINOCCOLI PRISMATICI

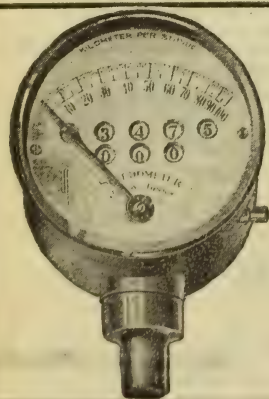
per

ESERCITO, MARINA, VIAGGIO,
SPORT e CACCIA

Suprema luminosità - Gran campo visivo
Struttura solidissima.

Chiedere Catalogo T 56, gratis

Voigtländer & Sohn - Soc. An.

BRUNSWICK (Germania)

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI

Diversi modelli per velocità di 80 - 100 - 130 chilometri
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico, perciò nessuna variazione in conseguenza di influenze esteriori come, per esempio, in apparecchi magnesici.

PREMIATO CON MEDAGLIA D'ORO DEL ROYAL AUTO CLUB DI LONDRA

Si vende in ògni negozio d'Automobili

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

Stazzano. — Oberto Alfredo.
ANCONA. — Angeletti Oddo, Belfrond ing. Emilio, Ciccola Ludovico, Monzali rag. Gustavo, Taldini Davide.
Osimo. — Innocenzi Giulio, LARDANI-CAROTTI AMELIA, Spinelli Giuseppe, Vici prof. Giulio.
Polverigi. — Nappi conte Lodovico.
AQUILA. — Cidonio Pietro.
Alfedena. — Sardelli rag. Antonio.
AREZZO. — Bacci Angiolo, Colonnesi Valeriano, Manassei Giuseppe, Viti Angiolo.
Castelnuovo dei Sabbioni. — Calvani Ettore.
Rassina. — Biondi Gustavo.
ASCOLI PICENO. — Calvitti Mario.
Monte Vidon Conbatte. — Duranti Silvio.
Montottone. — Lovati Anacleto.
AVELLINO. — Accadio. — Vassalli comm. Antonio.
Altavilla Inferiore. — Nicolosi geom. Vito.
Anzano degli Irpini. — De Pascale dott. Nicola.
Calitri. — Polestra Rocco.
BARI. — Loprieno Michele, Picchinenna Domenico.
Andria. — Araneo Andrea, Camardella Vito, Fenaroli Pietro.
Barletta. — Fini Giuseppe, Magi Oscar.
Villanova di Castellana. — De Bellis Saverio.
BELLUNO. — Pez Giuseppe.
Fibiana. — Zanettin Ruggero.
Lamon. — Bee Giovanni.
Perarolo. — Bertolotti ing. Francesco.
S. Stefano Cadore. — Rundo Giuseppe.
Valla di Cadore. — Dall'Asta Fortunato, De Bernardo Marco.
Voltago. — Corazzini Vito.
BENEVENTO. — Piazza Francesco.
Apice. — Cantelmo avv. Vincenzo.
Colle Sannita. — Bagnoli Enrico, Cioccia Salvatore, Colesanti Flavio, D'Emilia Nicola, Folcini Domenico, Nista Filomeno, Paolucci cav. Federico, Paulocci avv. Luigi, Paolucci Serafino, Piaquadio don Giovanni, Piaquadio dott. cav. Raffaele.
BERGAMO. — Foresti Paolo, Graziani nob. Riccardo, Roncalli conte Guido.
Albino. — Marconi Archimede, Poletti Aristide, Serighelli Pietro, Zanotta Giuseppe.
Brembate. — Baggi Giuseppe, Sala Giovanni.
Brembilla. — Musitelli Giacomo, Scaglia Martino.
Caravaggio. — Milanesi Isaia, Ravezzi Amerigo.
Fontanella. — Arnoldi Antonio.
Gorno. — Guerinoni Angelo.
Monte Marenzo. — Agudio G. B.
Parre. — Scainelli Giovanni.
Pontirolo Nuovo. — Bonfanti Angelo.
Romano Lombardo. — Piavani Antonio.
Sarnico. — Boselli rag. Achille.
Seriate. — Gambirasio Giovanni.
BOLOGNA. — Baccilieri Angelo, Belletti Enrico, Bertazzoni ing. Ugo, Bignardi Pietro, Brighenti Vincenzo, Cacciari Luigi, Comelli Ulisse, Cremonese Ugo, Falzoni Pietro, Fanti cap. Luigi, Foschini Giovanni, Galloni Filippo, Gamberini dott. Carlo, Gnudi Edgardo, Gulinelli Cesare, Maccaferri Renzo, Mangiaterra Giacomo, Mey Alfredo, Minerali Carlo, Pallotti Ettore, Paolini Marco, Pasquali Alberto, Pezzirani don Antonio, Rizzoli rag. Vittorio, Santini dott. Carlo, Venturi rag. Augusto, Vincenzi Paolo, Volpi Giuseppe.
Alberino. — Davelli dott. Pacifico.
Bagnarola. — Mignani Antonio, Mignani Giuseppe.
Budrio. — Calzoni Carlo, Lodi Sostegno, Negrini Steno, Sarti Ettore, Sarti dott. Vittorio.
Casalecchio di Reno. — Ferretti Amilcare.
Castello Serravalle. — Vecchi don Angelo.
Crevalcore. — Guerzoni Romeo.
Galliera. — Pasquali Giuseppe.
Imola. — Zambrini Zino.
Minerbio. — Girotti Pio.
Mordano. — Grandi Dino.
Riola di Vergato. — Lorenzini Lorenzo, Montanelli Ugo.
Vergato. — Magli don Guglielmo.
BRESCIA. — Braga Francesco, CORTINOVI ANTONIETTA vedova SPINELLI, Mandina Basileo, Maranti Luigi, Molinari Tosatti dott. Pio, Ragni Pietro, Ribola Giulio.
Bedizzole. — Marasini nob. Flaminio.
Bovegno. — Ghirardelli Marco.
Carpenedolo. — Battistini Ernani.

Francobolli Rurali Russi

COMUNI (attualmente ancora in corso):

½	1	2	3	4	5	6	7	8	Kop
10	15	25	40	50	65	70	75	85	c. to

10	15	20	25	40	50	Kop
95	1.25	1.90	2.50	3.15	3.75	c. to

PACCHETTI.

con 25 tutti diversi di 1/2 - 2 Kop	L.	3.15	esclusivamente porto.
" 50 " " 3 "	"	7.50	
" 100 " " 5 "	"	18.75	
" 200 " " 10 "	"	50 —	
" 300 " " 15 "	"	95 —	
" 500 " " 20 "	"	160 —	
" 1000 " " 50 "	"	345 —	

...ere **Prezzo Corrente** per **anteriori emissioni** di rurali funzionante ancora attualmente, **Rarità** di poste **soppressi** da lungo tempo, e per **Blocchi, tipi** ...e **intere** di anteriori emissioni.

EDUARD KERBER - SANTINE presso MONACO di Baviera

TACCHI DI GOMMA

Il marchio di fabbrica

"WOOD-MILNE,, SPECIAL

impresso su ogni tacco di gomma, è garanzia della **ECCELLENTE QUALITÀ, MASSIMA DURATA e MINIMA SPESA.**

Ditta **WOOD-MILNE Co.** - 1, Via Castello (Piazza Carmine)

WOOD MILNE

MILANO

Per uomo L. **1,50** al
Per donna » **1,25** paio

PREMIATA CASA DI ARGENTERIE

COPPE PER PREMI

POSATERIE argento e di metallo bianco doppiamente argentato.

GAETANO BOGGIALI - MILANO

Via S. Maurilio, 17 - Telefono 20-72

RICCHI CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA CON CARTOLINA DOPPIA.

N. 1352
...izio liquori argento in astuccio
Lire 127 —

N. 2540
Splendida Coppa argento.

Castenedolo. — Massetti Ettore.
Ceto. — Donati Giuseppe.
Ciliverghe. — Albini Arnaldo.
Desenzano. — Schena Ercole.
Erbusco. — Mazzoli Paolo.
Gargnano. — Castellini Umberto, Criscuoli Gioacchino, Riccio Camillo.
Lograto. — Calini dott. Camillo.
Ponte dell'Oglio. — Lamour don Cosma.
Rovato. — Brigata R. Guardia Finanza, Capra Evaristo, D'Ancona Oscar, Ghielmetti Luigi.
Tremosine. — Tavernini don Giacomo.
Vesio. — Zanini don Giacomo.
CAGLIARI. — Altea Paolo, Calamida Francesco, Caocci Guido, Farci Filiberto, Porcu Giuseppe, Sanjust dott. a. lo, Sanna Raffaele
Guspini. — Moi Nicolò, Uda Salvatore.
Macomer. — Sequi Vincenzo.
Montevecchio. — Deroma Giovanni.
Santadi. — Mignati Giovanni, Usai Silvio.
CALTANISSETTA. — Diliberto Pietro.
Terranova di Sicilia. — D'Alessio Luigi, Rabito Giovanni.
CAMPOBASSO. — Correra avv. Giovanni, TERZANO GEMMA, Vitullo Armando.
Bojano. — Risi Antonio.
CASERTA. — *Formia.* — Aicardi Giuseppe, Paone Mario, Patroni Griffi Benedetto bar. di S. Barbato, Querci Orazio.
Roccamonfina. — Buonanno don Eugenio, Metitieri don Salvatore.
Santa Maria Capua Vetere. — Fossataro Peppino.
CATANIA. — Alessandrini Alessandro, Armato Antonio, Reitano Ignazio, Saraceno ing. Vincenzo.
Castrogiovanni. — Di Francesco Primo.
Giarre. — Dimauro Musumeci Leonardo.
Viagrande. — Mangano Coco Giuseppe.
Catanzaro. — Audino Agostino, Bilotti Francesco, Fazia Luigi, Pascali dott. Roberto, Provenzano Roberto, Provenzano Vitaliano, Villani Angelo.
Buonocampo. — Anzani Ciliberti Antonio.
Cicala. — Tallarico Giuseppe.
Cotrone. — Fantasia Francesco.
Mileto. — Colloca cav. Francesco.
Nocera Torinese. — Rossi Leopoldo.
Petilia Policastro. — Caselli Carlo, Nicolazzi Michele.
Sellia. — Lucente dott. Francesco.
CHIETI. — *Celenza sul Trigno.* — Palumbo avv. Giovanni.
Fossacesia. — Melatti Francesco.
Ortona a Mare. — Mazzarino Francesco.
COMO. — Berra Luigi, Mischi march. Luigi, Mobili Italo, Monti Carlo, Monti Giuseppe, Restelli Carlo Emanuele.
Cadenabbia. — Lanfranconi Joseph.
Castello. — Cortenova Giovanni.
Cernobbio. — Regazzoni Roberto.
Gavirate. — Stocchetti Giuseppe.
Lanzo d'Intelvi. — Bossi Enrico, Inganni Luigi.
Leggiuno. — Marchetti Giovanni.
Luvinate. — Talacchini Angelo.
Malnate. — Cagnoni Piero.
Mariano. — Giussani Luigi.
Miogni. — Colombo Paolo.
Olgiate. — Rossi Marino.
Osnago. — Brivio Ernesto.
Solzago. — Bernasconi Salvatore.
Varese. — Albizzati Enea, Castiglione Giannino, Guffanti Attilio, Vanoni Andrea, Vedani Martino.
Vassena. — Azzoni Fortunato.
Vedano Olona. — Bombelli Giuseppe, Bombelli Pietro.
Venegono Superiore. — Bombelli Arturo Natale, Cavenaghi Luigi.
Viggiù. — Galli Pompeo, Giudice Felice.
COSENZA. — Albimarini Armando, De Franco C. Luigi, Lucente Amedeo, Renga Domenico, Tucci avv. Armando.
Amantea. — Gallo Francesco, Pati Salvatore Francesco, Perna Giacomo, Politano Salvatore.
Belmonte. — Del Giudice dott. Ernesto, Desiato Luigi, Sirangelo Giuseppe.
Domanico. — Stancati Serafino.
Longobardi. — Marino Mario, Miceli avv. Francesco, Pellegrini Giacinto, Pellegrini dott. Pietro, Preste Francesco, Saggio dott Pietro.
Monteleone. — Biondi Guglielmo Mauro Fortunato P.
Paola. — Bifani Eduardo.
S. Demetrio. — Ricca Arturo.
CREMONA. — Benerini Giuseppe, Bonvini Lazzaro, Ferrari Mario, Verga Ettore.
Castelleone. — Cattaneo Pietro, Rossetti Luigi.

Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di **Westminster** di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di **S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo,** e dell'incoronazione di **Giorgio V** a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel **Westminster.** Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compora il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo chè la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un' aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

1° quarto
2° quarto
3° quarto
4° quarto

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS

FORNITORE DELLA REAL CASA
LIQUORE
STREGA
TONICO DIGESTIVO
DITTA G. ALBERTI
BENEVENTO

Genivolta. — Pagani Emidio.
Grumello. — Perico Ulisse, Poli Emilio.
Ripalta Nuova. — Maranti Agostino.
Soresina. — Capellini Siro, Carotti Attilio, Galetti Gino Geroldi Luigi, Nervi Fermo, Solzi Argento, Vailati Pierino.
Volongo. — Agozzi Cesare.
CUNEO — Brambilla prof. Rinaldo, Ferreri Giorgio, Rossi Tomaso.
Alba. — Moscone avv. Ettore.
Bra. — Boglione cav. Domenico.
Costigliole Saluzzo. — Rebufatti Bernardino.
Duno. — Cambiano don Carlo.
Garessio. — Carlino Francesco, Ravetta Giovanni.
Mondovì. — Auto Felice, BOETTI MADDALENA, Garzero Giovanni, Molossi rag. Alberto, Rossi Eligio, Sala Crescentino.
Paesana. — Mazille Edouard.
Saluzzo. — Bailone Francesco, Bailone Silvio, Bonifacio Giuseppe, Bosisio ing. Giulio, Danieli Giovanni, Fantino Bernardo, Follo Celestino, Gancia Giovanni, Gatti Vittorio, Griffa Giuseppe, Maggio Giovanni, Ravazzoli Ludovico, Rossa avv. Francesco, Seymandi Enrico, Tamagno Giovanni, Zocca Attilio.
Tenda. — Cabagno Francesco, Sassi Battista.
Villanova Solaro. — Bastonero don Guglielmo, Roncati don Pier Venanzio.
FERRARA. — Antonioni Carlo, Bellardini Riccardo, Barbieri Augusto, Calzolari dott. Ferdinando, Circolo Ars et Labor, Lombardi Emilio, Ponza di S. Martino Ulderico, Scroffer Uguccione, Tenani dott. Ottorino.
Codigoro. — Parpaiola Teodoro, Poluzzi Rodolfo, Scarpa Luigi, Succi Giuseppe.
Jolanda di Savoia. — Piovano dott. Mario.
Ro. — Fantati Luigi.
FIRENZE. — Bartalesi Roberto, Bassi Ugo, Bechi Giuseppe, Campana rag. Vittorio, Gatti Giacomo, Graffi Petronio, Manfriani Emilio, Marranini Giuseppe, Pedrazzi Arrigo, Salvagnoni Luigi, Savarè dott. prof. Michelangelo.
Bardalone Pistoiese. — Papini Giovanni.
Dicomano. — Consortini Mameli.
Galluzzo. — Imperiale march. Vladimir.
Lastra a Signa. — Santini Amedeo.
Mammiano. — Vercellotti Giovanni.
Pistoia. — Ramponi Cesare.
Prato. — Alessio Carmelo, Berretti Antonio, Chidichino Luigi, Janousck Ladislav, Janousck Otakar, Maucci Benvenuto, Mungai Gennaro, Scaramella Luigi, Vignolini Gino, Weibel Maurizio.
S. Marcello Pistoiese. — Douglas Scotti conte Federico, Verzocchi cav. Augusto.
Sesto Fiorentino. — Bucherelli Vittorio.
FOGGIA. — Gissi rag. Michele.
Biccari. — Goffredo Giuseppe.
Cerignola. — Circolo Sport.
S. Giovanni Rotondo. — Siena avv. Nicola.
S. Marco la Catola. — Bozzuto Giovanni.
S. Severo. — D'Orsi avv. Michele, Giacomo dott. Alfonso, Tito avv. Michele.

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA (Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. **Dott. Cav. A. Zubiani**

Calzaturificio di Varese
Grandiosi Magazzini Calzature
Eleganza - Solidità - Buon mercato

MILANO Via Mercanti (Palazzo Giureconsulti). Corso Buenos-Ayres (ang. Panfilo Castaldi). Corso Porta Vittoria, 53.
ROMA .. .. Corso Umberto, 288-291.
TORINO .. .. Via Pietro Micca, 1.
GENOVA .. .. Portici XX Settembre.
BOLOGNA .. .. .. Via Rizzoli, 7 *bis*.
VENEZIA .. .. .. Frezzeria (angolo Calle Tron).
FERRARA .. .. .. Piazza Cattedrale.
CREMONA .. .. .. Corso Campi.
SAMPIERDARENA Piazza Gustavo Modena.
MONZA .. .. Via Carlo Alberto.
HANAN & SON

FORLI'. — *Bertinoro.* — Parra dott. Ettore.

Rimini. — Cupi ing. Addo, Montebelli Alberto.

Verucchio. — Eschini dott. Eschino.

GENOVA. — Arvigo Enrico Emilio, Ascoli Rodolfo, Azio Arduino, Barbieri Giacomo, Baroni Francesco, Bassi Antonio, Basso Alberto, Biassa G. B., Bruzzo Lauro, Calamai Remo, Canepa Mario, Cantù Riccardo, Cariola Umberto G., Carnasciali Catullo, Casini Luigi, Colombo Gino, Cuneo ing. rag. Adriano, De Martini Alberto, Dighero Giovanni, Dodero cav. ing. David, Dolfin Delfino, Ferrero dott. Luigi, Filippi Giovanni, Galliano Giuseppe, Gherardi dott. Guglielmo, Gianelli-Castiglione Alfredo, Giosso Attilio, Giovannetti Palau Pietro GIULIANO-CANNIZZARO MARIA, Gros Giulio, Libani rag. Romolo, Luparia Lorenzo, Maestrelli Giuseppe, Maragliano G. B., Marchese Ottavio, Maurandi Agostino, Olivari Giovanni, Olivero Mario, Paernio Remo, Pareto Adolfo, Pastori Federico, Perfumo Andrea, Peytrignet Alfredo, Rellini Luigi, Rolla Adolfo, Rossi avv. Abraham, Sbarbaro Agostino, Sciallero Bartolomeo, Teppex Giovanni, Terrizzano Francesco, Trabucco Giuseppe, Unione Esperantista Genovese, Vassallo Luigi, Vassallo Oreste, VITALE MARIA ved. SIMONDI, Zanoni Cesare, Zignago Terenzio, Zuckermann Giuseppe.

Bertigaro. — Della Cella Agostino.

Bogliano. — Villeroi Bozzo.

Bolzaneto. — Ansaldo Giuseppe, Bertorello Felice, Tagliafico Cesare.

Chiavari. — Capello Bartolomeo. Del Bruno prof. Giuseppe, Denegri Luigi, Ottolia prof. Andrea, Sanguineti Emanuele.

Cornigliano. — Mosca Emilio, Oliva Mario, Vegetti Gerolamo.

Finalmarina. — Bacchetti Giuseppe, Durante Giuseppe, Roberto Vincenzo.

Laigueglia. — Soave Adolfo.

Lavagna. — Cella Giuseppe.

Lerici. — Costa Emilio, Raggio Francesco.

Montoggio. — Rossi Silvio.

Noli. — CARRETTO PAGLIANO MERCEDE.

Pegli. — Safina Giacomo.

Piana Criscia. — Scianca Giovanni, Torelli Giuseppe.

Quarto dei Mille. — Campanella dott. Luigi, Lercaro Oreste.

Quinto al Mare. — Solori Daniele.

Rapallo. — Canessa Giovanni.

Rezzoaglio d'Aveto. — Cella Luigi, Ertola Paulo, Melegari don G. B., Razzetti Emanuele.

Riomaggiore. — Romanni Ulisse.

Sampierdarena. — Basile Nicola, Falchetto Luigi, Ferri Lorenzo, Tadisi rag. Adolfo.

S. Margherita. — Canepa Agostino, Giovo cav. Antonio.

S. Stefano d'Aveto. — Buracchi don Giuseppe, Fontana Giuseppe.

Savona. — Assereto Arturo, Beardo Angelo, Folco Giuseppe, Galleano G. B., Gambarella Guido, Rolandi Luigi, Scotta Romolo, Vallarino Salvatore.

Sestri Ponente. — Solano Carlo, Sommariva G. B.

Spezia. — Forcignano Carlo, Giovine Pier Carlo.

Varazze. — Brown Ettore.

Voltri. — Maccary Giuseppe.

GIRGENTI. — La Lumia Vincenzo.

Bivona. — Randaccio Italo, Varisco Domenico.

Canicatti. — Gangitano Gino.

Favara. — De Vecchi Salvatore.

Porto Empedocle. — Deleo Giuseppe.

Sciacca. — Porrello Salvatore, Sarzana Michele, Vetrono Michele.

GROSSETO. — Cecchini Garibaldi, Consani Angiolo.

Capalbio. — Rosatelli Ferruccio.

Manciano. — Corradini Manlio.

Massa Marittima. — Fiaschi Mario, Focacci Osvaldo, Saviozzi dott. Giorgio, Tei Amedeo.

Montemerano. — Scarnà dott. Paolino.

Orbetello. — Fabbri Francesco.

Ravi. — Agostini Giuseppe, Maino Mario.

Roccalbegna. — Santini Angelo.

Valpiana. — Burgassi Domenico.

LECCE. — De Antoni Dario.

Acquarica del Capo. — Macagnino Domenico.

Brindisi. — Traversa dott. Cosimo, Valaori rag. Giorgio E.

Presicce. — Arditi Giovanni.

Salve. — Urso Pasquale.

Trepuzzi. — Guerrini Luigi, Renna Pasquale.

LIVORNO. — Capazzini Virgilio, Castelli Giulio, Garino Albino,

Prima Casa Italiana d'esportazione SKI
BIOTTI & MERATI
FORNITORI DEL CLUB ALPINO ITALIANO S. U.
MILANO - Via Ospedale, 6
Telefono 38-02
INGROSSO DETTAGLIO

MAGNETI MAGNETI MAGNETI
RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle, 4 MILANO
Telefono 89-46
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

RALEIGH
BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

Leoni Luigi, Martini Gino, Mocchi Angelo.
Rio Marina. — Capitani Guido.
LUCCA. — Barsali Pietro, Casini Giulio, Doveri Angelo, Graziani dott. Cesare, Landi Roberto, Petrini Edoardo.
Forte dei Marmi. — Bertoli Enrico.
Montecarlo. — Nelli Eugenio.
S. Concordio. — Vannucci Vincenzo.
S. Lorenzo a Vaccoli. — Serafini avv. Girolamo.
MACERATA. — Dotti dott. Giovanni, Galamini conte Luigi, Robbaglietti Renzo.
Castel S. Angelo. — Gasparrini Giuseppe.
Cingoli. — Battaglia Giuseppe, Leone dott. Cesare.
Portocivitanova. — Cardarelli Raffaele.
Potenza Picena. — Fierandri Luigi.
Treia. — Senigallia Raoul.
Urbisaglio. — Del Balzo Tito.
Visso. — Ferrante Giovanni.
MANTOVA. — Benedini Giovanni, Botazzari Antonio, Calabro Giulio, Gatti Alberto.
Borgoforte. — Carra Luigi.
Castelgoffredo. — Castrini Giuseppe.
Ostiglia. — Ferretti Nino, Gamba Giovanni, Marucci Maruccio, Risi Antonio.
Quingentole. — Marchi Defendi, Sabbioni Licurgo.
S. Giorgio. — Palvarini Paride.
Suzzara. — Tovagliari Artibano.
Viadana. — Pavarini Dante.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Baccani dott. Milziade.
Pontremoli. — Pucci rag. Gino.
MESSINA. — Citarella avv. Carlo, Condorelli Giovanni, Criscenti avv. Gaetano, Fritz Roberto, Gaspari Ciro, Pata cav. Antonio, Ternatola Fulci avv. Lodovico, Zanghi rag. Francesco.
Capo d'Orlando. — Cortis Massimo.
Locadi. — Di Stefano Agostino Giovanni.
Rometta Marea. — Cucinotti Sebastiano.
Spadafora S. Martino. — Grosso Adolfo.
Spartà. — Cesareo avv. Francesco.
Torregrotta. — Caldarone Pasquale.
MILANO. — Anastasi Salvatore, Baila dott. Eugenio, Baroni Ambrogio, Bassetti Angelo, Bassi rag. Leopoldo, Benfatti Innocente, Biraghi Pietro, Bleu Giuseppe, Bonifacini Carlo, Borghi Achille, Brambilla Angelo, Broglio Silvio, Bruzzone Zeno, Bucher Arturo, Buraschi Giovanni, Bussolin Domenico, Campagna ing. Vincenzo, Cantoni Antonio, Cantoni Augusto, Capellini Guido, Carcano Filippo, Caselli Agostino, Castiglioni Gino, Clima Mario, Cocchignoni Luigi, Colella Nicola, Collina Cesare, Colombo rag. Guido, Comolli Angelo, Coquio Carlo, Conti Enrico, Coriboni Dante, Cornaggia Medici Castiglioni Gianantonio, Cuttica ing. Felice, Del Corno Alfredo, Deleue Camillo, De Ponti Ermanno, Ferrari Placido, Franchi Alfredo, Gadini Antenore, Garavaglia Giuseppe, Garlati Luigi, Germani dott. Alberto, Giandana Alberto, Gnesa Ernest, Gritti Egidio, Invernizzi Giorgio, Lazzati Cesare, Locatelli Vittorio, Longoni Luigi, Lossetti Gino, Macchi Gaetano, Mapelli Assuero, Marazzi Annunzio, Mariani Angelo, Mariani Guido, Martini Gerolamo, Massera Alfredo, Merli Giovanni, Mezzanotti Luigi, Molteni Fausto, Montefiori L., Montorfano Ettore, Moreo Ferdinando, Narri Natale, Pandini Carlo, Paoletti Angelo, Paretti Enrico, Pedranti Giacomo, Pellegrini Giuseppe, Peratti ing. Giuseppe, Piccaluga Emilio, Piccinini Antonio, Pirola Francesco, Pirovano Livio, Podestà Valentino, Pomè Ferruccio, Porrato avv. Filippo, Pozzi Arturo, Pulvirenti Francesco, Reverdito Ernesto, Rizzi Enrico, Rizzolini Natale, Roncaletti Italo, Rosacher cap. Alfredo, Rossi dott. Emilio, Rossi Enrico, Rovida Arturo, Sacchi Carlo, Saita Enrico, Saldarini Pier Luigi, Salvadori Augusto, Salvini Silvio, Schreibor Fritz, Segre Alberto, Sonnino Carlo, Stanzani ing. Federico, Tacconi Michele, Testa Luigi, Torri Giovanni, Torri Goffredo, Turri Carlo, Valerio Antonio, Vedani Michele, Verpelli Giovanni, Vitale Michele, Walder Emilio, Wiesmayer Attilio, Zannini Piero, Zanoletti Mario, Zappa Mario, Zavattoni Amedeo.
Busto Arsizio. — Cortese Attilio, Garascia Carlo, Peirano Ambrogio, Saracchi Menotti.
Concorrezzo. — Maggi don Giovanni.

Ai Sigg. Soci del T. C. I.

15% di SCONTO

A titolo di propaganda mando a tutti i Soci del Touring Club Italiano una scatola con **100 brodi in dadi S.E.F.** (*franca domicilio*) contro cartolina vaglia di L. 4.25 .. ..

GROSSISTI GODONO CONDIZIONI SPECIALI

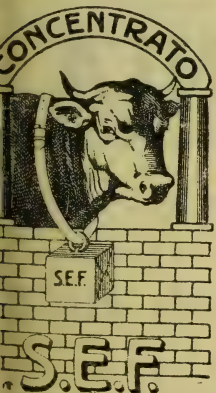
CONCENTRATO

BRODO IN DADI

S. E. F.

(Sapore e forza)

Prodotto conosciutissimo e più volte premiato con massime onorificenze.

S.E.F.

Ernst Hornhardt

MILANO

Via Petrarca

N. 22 A

Le Pillole FATTORI

di CASCARA SAGRADA

sono senza rivali per guarire radicalmente la

STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

Crescenzago. — Maschorpa Emilio.
Cuggiono. — Rossi Arturo.
Cusano sul Sereso. — Caglio Massimo.
Dergano. — Seveso Attilio.
Gaggiano. — Chicco Ferdinando.
Gallarate. — Foglia rag. Antonio.
Greco Milanese. — Rola Marcello.
Lainate. — Tavazzani Armando.
Legnano. — Colombo Giuseppe, Crespi Luigi.
Lentate. — Colombo Pietro.
Lodi. — Bozzini Marcello, Rudelli Leonardo.
Melegnano. — Bernini Ugo.
Monza. — Beretta Pietro, Colzani Gioachino, Fossati Giulio, Fossati Giovanni, Meda Cesare, Unione Operaia Escursionisti Italiani.
Rho. — Bazzero Virginio, Bianchi Clemente, Cattaneo Vittorio, Joli Giuseppe, Pirola Ernesto, Zappa Angelo.
S. Angelo Lodigiano. — Meazza Torquato.
Saronno. — Benzoni Luigi.
Seregno. — Borgonovo Alessandro, Formenti Umberto, Larghi Giuseppe, Pelucchi Francesco, Sala Giovanni, Spotti Mario.
Vigentino. — Galluzzi Pietro.
MODENA. — Cravero dott. Paolo Emilio, Soli prof. Gusmano.
Carpi. — Carnevali Aldo.
Lama Mocogno. — Baldoni Palmiro.
Mirandola. — Pignatti Fernando.
Nonantola. — Ricci dott. Francesco.
Vignola. — Costanzini Umberto.
NAPOLI. — Aurisicchio Antonio, Bisesti Gennaro, Bondonio Livio, Cavagnaro Paolo, Cesaro prof. dott. Salvatore, Colajanni Luigi, Consiglio cav. Guglielmo, Croce Giuseppe, Fantini Vincenzo, Florio Francesco, Frezza rag. Camillo, Gaeta Gaetano, Gasparri Pompeo, Gisonna Guglielmo, Gumina Vincenzo, Manfredi Francesco, Masini Giuseppe, Mastandrea Pasquale, Occhionero Francesco, PASTUER PLASS MARIE, Plander Emilio, Rosati Gustavo, Santoro Raffaele, Sassi Ennio, Savastano Carlo, Stella Enrico, Tommaselli Pasquale, Vitale Giorgio, Viterbo rag. Gustavo.
Afragola. — Gargiulo Raffaele.
Piano di Sorrento. — Cappiello Lucio.
Pozzuoli. — JOFFREDO MARIA.
Procida. — Brauer Gaspare, Scotto Leonardo.
S. Giorgio a Cremano. — Haukridge Camillo, Schisa Arturo.
S. Giovanni a Teduccio. — Ricci Vincenzo.
NOVARA. — Bucler Emilio, Lanza Enrico, Marchesi dott. Gaudenzio, Sesia Alfredo.
Ameno. — Beltrami Carlo
Anzola Emilia. — Comaita G. B.
Arona. — Ditta Omarini e Merle, Martinelli Pietro.
Biella. — Cerino Elia, D'Azzo Vincenzo, Kaemmerer cav. Edoardo, Zublena Pietro.
Briga. — Savoini Fiorentino.
Campertogno. — Ganzi sac. Colombo
Candelo. — Sport Club « Pro Candelo ».
Cardezza. — PRATO MARIA VITTORIA.
Castiglione Ossola. — Rossi don Luigi.
Domodossola. — Corrias Attilio.
Fobello. — Rietti Cesare, Rossi dott. Giuseppe.
Formazza. — Ski Club.
Galliate. — Lorenzini Augusto.
Ghiffa. — Rossi dott. Francesco.
Goglio — Ferrera Antonio
Grignasco. — De Ambrosis Vigna dott. Giulio.
Livorno Piemontese. — Macerandi Stefano.
Miasino. — Antonioli Giuseppe, Bisoni Ambrogio.
Occhieppo Inferiore. — Boccacino Francesco.
Occhieppo Superiore. — Cerruti Antonio.
Oleggio. — Pariani comm. Piero.
Omegna. — Ponti Anacleto.
Pallanza. — Gazzano Alfredo.
Pianceri. — Bazzano Severino.
Pollone. — Orcuto Daniele.
Pombia. — Colombo Giovanni.
Romagnano Sesia. — Massa Achille.
Salussola. — Persico Luigi.
S. Germano Vercellese. — Azario Ettore.
Tollegno. — Germanetti Giovanni, Giacchetti Germano.
Trivero Ponzone. — Favaro Natale.
Tronzano. — Mentigazzi geom. Eugenio.
Vercelli. — Biancardi Pier Camillo, De Gaudenzi avv. Federico, Ferraris don Francesco, Rivera dott. Eusebio.
Villadossola. — Moneta Umberto, Morandi Guido, Rigoli Domenico.

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS
Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare
di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G.B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
Via Orefici, 4 - GENOVA - Telefono 57-35

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA "OMNIA" MILANO
REGALO
a tutti i
SOCI del
T. C. I.
Grande catalogo Generale
1911
della Società in Accomandita
"OMNIA"
MILANO - Via Boccaccio, 4
Materiale per Cicli e Sports in genere. - Ricco assortimento articoli gomma per industrie e famiglie. - Utensili casalinghi. Orologi. - Fucili. - Revolvers. - Rasoi, ecc.
GOMME PER AUTO E VELO
Ultima creazione 1911 Bicicletta "Omnia"
GARANZIA UN ANNO.
Modello di lusso. Modello da viaggio.

PADOVA. — Silvestri dott. Enrico, Vitalba prof. Giovanni, Zanetti Mario.
Agna. — Zanetti Orfeo.
Anguillara. — Candiotto Attilio.
Borgoricco. — Dandolo Francesco.
Campo S. Piero. — Gatto Ernesto.
Peraga di Vigonza. — Alberton Giovanni.

PALERMO. — Antinori Antonino, Circolo Artistico, Romano avv. Giuseppe.
Castelbuono. — FAILLA GUERRIERI nob. ATTILIA.
Giardinello. — Di Miceli Giuseppe.
Petralia Soprana. — Gargano cav. Giuseppe.
Piana de' Greci. — Gebbia Antonino.
S. Lorenzo. — Ahrens Roberto.

PARMA. — Federici rag. Manlio, Manzini geom. Renato, Paravani Antonio, Pisseri Marcello, Tomasi Tomaso.
Borgo S. Donnino. — Badini can. don Sincero, Bianchi don Agostino, Mantovani don Rino.
Casaltone di Sorbolo. — Antognotti Carlo.
Felorno. — Zatelli Alfredo.
Fornovo di Taro. — Bartorelli Napoleone.
Gramignazzo di Sissa. — Pizzi Giovanni.
Polesine. — Forti geom. Ettore.
Salsomaggiore. — Concari Marzialito.
S. Prospero. — Bertolucci Bernardo.

PAVIA. — Acquistapace Carlo, Bagliani Alessandro, Battaglini Amedeo, Caimotti rag. Mario, Castoldi Luigi, Chelini Corrado, Cordone Giovanni, Faccioli Eligio, Ferrari Silvio, Gerosa rag. Giulio, Grega Camillo, Maestri rag. Antonio Arturo, Manfredi Mario, Melloni Carlo, Piatti Giuseppe, Ressiga Luigi, Rimini Bruno.
Gambolò. — Scevola dott. Secondo.
Miradolo. — Galleani Umberto.
Vigevano. — Magnaghi Adolfo, Negri Edoardo, Pianezza Vico.
Voghera. — Cambiaso march. Ernesto, Ferrara Edoardo, Paolozzi conte Mario.

PERUGIA. — Bochi Francesco, Dolcetta dott. Bruno.
Amelia. — Polidori Ciro.
Città della Pieve. — Nenci dott. Giulio.
Città di Castello. — Meoni Aldo.
Orvieto. — Fabbri Aldo.
Rieti. — Tartarini Francesco.
Terni. — Fornaci Gino.
Umbertide. — Marignoli Liborio.

PESARO. — Chizzoni Enrico, Gualdoni Rinaldo
Cagli. — Moschi Sante, Zamperoli Liborio.
Orciano. — Patrizi dott. Natale.
Pergola. — Bartolucci Silvio.

PIACENZA. — Dionedi rag. Carlo, Garbarini Pietro, Manfredi Giuseppe.
Bettola. — Ughini don Giacomo.
Borgonovo. — Rancati don Angelo.
Pigazzano. — Rancati don Francesco.
Ponte dell'Oglio. — Caviglia Antonio.
Ricergaro. — Boggiani Giuseppe, Calderoni don Luigi, Gatti don Costante.
Travo. — Vignola don Carlo.

PISA. — Curcio Oreste, Perego Not. Luigi, Piacentini Gino.
Buti. — Caturegli Giuseppe.
Sazzetta. — Del Gratta Amerigo
Terricciola. — Sajani dott. Lauciotto.
Volterra. — Regio Conservatorio.

PORTO MAURIZIO. — Banisse Lorenzo, Fabre Repetto cav. Pietro.
Airole. — Rebaudi Teodoro, Sguazzini Ezzelino.
Apricale. — Cassini Battistino.
Bordighera. — Doria Ernesto.
Camporosso. — Rondelli Giuseppe.
San Remo. — Allara prof. Tommaso
Ventimiglia. — Albo Virginio, Aprosio Stefano, Balestra Arturo, Domer Eugenio, Roversi ing. Carlo. Savoia Giovanni, Silvestri Amerigo.

POTENZA. — D'Agosto geom. Giuseppe, D'Arco geom. Raffaele. Romaniello cav. Michele
Acerenza. — D'Aquino Raffaele, Panni cav. Vincenzo, Santoliquido Nicola.
Ferrantino. — Bonanata dott. Vincenzo, Laudati Gaspare.
Lagonegro. — Ciavi ing. Romeo, Costa Giulio, Valenti ing. Luigi.
Laurenzana. — De Stefano Leopoldo.
Montemurro. — Bartioli Giulio. Cattaneo avv. Salvatore, Nubila avv. Leonardo, Robilotta Giuseppe.

È USCITO — Il nuovo Catalogo Illustrato di
SPORT ALPINO
con cenni sullo sport dello Ski della rinomata
SARTORIA SUARDI
Via Dante, 7 - MILANO - 7, Via Dante
Casa specializzata nel genere
ALPINISMO — TURISMO — CACCIA — SKI — PATTINI
Massima convenienza — Sconto ai Soci del Touring
CATALOGO A RICHIESTA

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 130 000 000 — interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 20 000 000
Direzione Centrale: MILANO
LONDRA - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Oliveto Lucano. — Gugliotti Francesco, Polichetti Vincenzo.
Rionero in Volture. — Narolda Giuseppe.
Rivello fraz. S. Costantino. — Circolo Avvenire.
S. Arcangelo. — Marabello Carlo.

RAVENNA. — Ballerini rag. Giuseppe, Calvetti rag. Celso, Clerici Giuseppe, Corsi rag. Mario, Mettica rag. Edmondo, Morelli Alberti, Scudelotti Guido, Tassinari ing. cav. Giovanni.
Bagnacavallo. — Giardini Antonio, Ettore Nassaroli.
Coccolia. — Bianchi Nullo.
Conselice. — Garbesi Giovanni.
Faenza. — Benedetti Francesco, Casadio Eros, Casadio Innocenzo, Emiliani Pierino, Mancini Mario, Teo Nediani, Tonnioli Enrico, Valle prof. Giuseppe, Zaccaria Giovanni, Zanna Aldo, Zannoni don Enrico.
S. Pietro in Campiano. — Tartaglini Gualtiero.
Solarolo. — Pasi Giuseppe.

REGGIO CALABRIA. — Borsellino Giovanni, Cortese Gustavo Cutri prof. Franc. Ant., De Renzis Biagio, Passarelli ing. Piero, Spanò Alfredo.
Oppido Mamertina. — Gerardis avv. Riccardo, Grillo march. Francesco, Grillo Zerbi Marcello, Guida avv. Saverio, Joculano Gregorio-Musicò Andrea, Simone avv. Domenico.
Palmi Calabro. — Genovesi Alfonso.
S. Eufemia d'Aspromonte. — Comande Vincenzo, Fimmanò dott. Vincenzo, Luigi Papalia, Pentimalli not. Pietro, Reggio Raffaele.
Tresilico. — Callea Rosario, Cananzi Antonio, Pignataro Francesco, Tedeschi ing. Giosafatte.
Villa S. Giovanni. — D'Arrigo Placido.

REGGIO EMILIA. — Bedeschi Mario, Gardani Guglielmo, Jodi Pietro.
Boretto. — Simonini Ulderico.
Gualtieri. — Riva rag. Bartolomeo.
Luzzara. — Candiani Rota Alfredo.
Novellara. — Lombardini Tobia.
Polistena. — Amendolea D. A.

ROMA. — Albonetti avv. Aldo, Amidei ing. Adolfo, Anastasia Giulio, Angelini Antonio, Arcadipane avv. Gustavo, Armali Fernando, Bartoccotti Angelo, Benassi rag. Bruno, Berutti Antonio, Bettini Oreste, Bianchi Cagliesi rag. Giuseppe, Billi Mario, Borrola avv. Giulio, Briguglio Giuseppe, Campanella prof. Vincenzo, Candeli Luigi, Canfora Giuseppe, Cao Pinna Riccardo, Caracciolo Franz, Carello Giuseppe, Castelluzzo Piero, Ceccarelli dott. Stanislao, Cecchetti Amedeo, CERRETANI ANNA, Ceruti Andrea, Colasanti Augusto, Costantini Agapito, D'Aquila Idelfonso, De Dominicis Romolo, Di Bona avv. Giuseppe Aldisio, Di Palma Castiglione nob. Guglielmo E., Feroci Angelo, Ferrari Giuseppe, Franciarini Luigi, Garages Storero, Garbocci Gino, Gasperoni cav. Enrico, Ghirelli dott. Ignazio, Gianni Pio, Giovannoni Giovanni, Lalli Riccardo, Lanzi Pietro, Leva Ernesto, Luzi Ettore, Manopolo Alessandro D., Mangoni Arduino, Maraini Enrico, Merlonghi Guido, Milani Giovanni, Monteleone Pao-

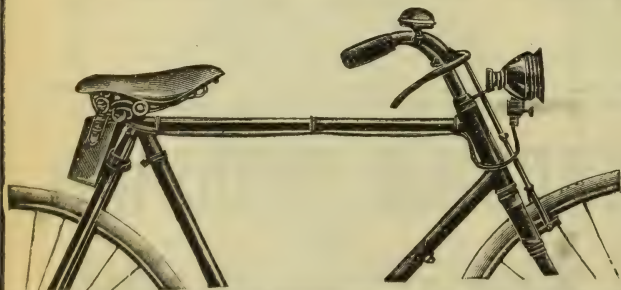
Seta Svizzera

franco di dazio a domicilio!

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Duchesse, Voile, Satin souple, Taffetas, Crêpe de Chine, Eolienne, Côtelé, Mussola** di 120 cm di altezza, da L. 1.25 al metro, **Velluto e Peluche**, per Abiti, Camicette, ecc., come pure **Abiti e Camicette ricamate in tela batista, lana, lino, seta.**
Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita, e **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 26 (Svizzera)

Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili

CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

NUOVI PREZZI RIBASSATI

Football Articoli per Sport **Pattini** **F.lli BRIGATTI** Corso Venezia, N. 33 — MILANO — **Tennis**

Rappresentanti Cicli "MAINO" & "ADLER"

lo, Morel Aristodemo, MORETTI professoressa GIUSEPPINA, Nisi dott. Alessandro, Ortolani Giuseppe, Pasichi Fiorenzo, Paoli Renato, Pellizzi ing. Italo, Priori Francesco, Raimoldi Pietro Maria, Rasponi Romano, Ricceri geom. Ricciotto, Ricci prof. Giulio, Sansone Ernesto, Scribani Rossi di Cerreto conte Alberto, Scuola Professionale Romana per Conducenti Automobili, Spagnoletto Noè Giuseppe, Torriani Guido, Tucci Giambattista, Vito Benedetto.
Bracciano. — Tecchi Fernando.
Civitavecchia. — Fazzari Serrao nob. Gregorio.
Fiumicino. — Di Grazia Nunzio.
Frascati. — Venturini Virgilio.
Nettuno. — Valdroni Aurelio.
Viterbo. — Costantini Luigi.
ROVIGO. — *Badia Polesine.* - Ferrarini Silvio.
Bottrighe. — Bedeschi Luigi, Rossati Aldo, Rossati Nello, Turolla Egisto.
Cavanella Po. — Stefani Alessandro.
Loreo. — Migliari Giorgio.
Porto Tolle. — Siviero Antenore.
SALERNO. — Granozio Carlo.
Padula. — Petrella Giovanni.
Pisciotta. — Mazzacava Silvio Cesare.
Sala Consilina. — Bobbio Gino.
S. Mauro Cilento. — Guariglia Emilio.
Sarno. — Colamonico avv. Massimo, Orza dott. Mariano.
Torchiara. — Torre Giuseppe.
SASSARI. — *Maddalena.* — Cataldi Augusto, Cotta Edoardo, Maggiora Francesco, Mundula Giovanni.
SIENA. — Cialfi Alessandro, Mugnaini Gino, Tozzi Gino.
SIRACUSA. — Cosulich Lelio G., Manceri avv. Santi, Zencovich Cornelio.
Augusta. — Serra Emanuele.
Avola. — Tiralongo don Giuseppe.
Vittoria. — Camilleri Gaetano.
SONDRIO. — Fagnacchi Giuseppe.
Bormio. — Valgoi Ettore.
Chiavenna. — Buzzetti Felice, Gallegioni Giuseppe.
TERAMO. — Amoriello avv. Giovanni.
Alanno. — Ricci Ernesto.
Atri. — De Petris Vincenzo.
Castelli. — Fusi dott. Eugenio.
Loreto Aprutino. — De Zelis dott. Ernesto.
Montepagano. — Marinelli Guido.
Penne. — Buffoni Luigi, Cuili Danilo, Di Biase Salvatore.
S. Egidio alla Vibrata. — Rubini avv. Augusto.
TORINO — ALBINI MARGHERITA, Arese G. Spirito, Artom Emilio, Assandro Achille, ASTESANA CESARINA, Audisio Lorenzo, Badellino Giovanni, Badoglio Oreste, Baer avv. Enrico, Bagna Lorenzo, Balloco Ottavio, Baravalle don Nicola, Barbera Attilio, Barbero Angelo, Barbero Vincenzo, BARBIE' GIUSEPPINA, Bechis cav. ing. Vincenzo, Belati Umberto, Bella Antonio, Benedettini Pompeo, Biglio Vitale, Biondi Giorgio, Bossini Alessandro, Bozzolla Luigi, Brandt Edgar, Brizio dott. Francesco, Bruna Antonio, Bruni Pasquale, Canavesio Giuliano, Carassale cav. Luigi, Caruzzo Napoleone, Casalegno Giuseppe, Casalis Domingo, Castelli Antonio, Ceratto Giuseppe, Chiarini Mario, Chiesa Francesco, Corti Giulio, Dalerci Leopoldo, Dall'Asta Luigi, Davico avv. Gaetano, Dematteis Michele, De Pillione Tomaso, Fassino Giovanni, Ferrario Gaetano, FERRERO ANNA, Fiorini Luigi, Gaggero Antonio, Galla Carlo, Gardols Eugenio, Garzello Michele, Genero Alessandro, Gherra Lorenzo, Giacotto Silvio, Gillardi Mario, Giordan Ezio, Giriboni Giorgio, Jannello ing. Antonino, Joffres Roberto, Jona Luciano, Lardone Cesare, LEONESI GUGLIELMA, Levi rag. Ernesto, Levi avv. Leone, Lorio avv. Felice, Magnanini Angelo, Magrini don Giuseppe, Marchisio Claudio, Maretti Emilio, Massa Ferdinando, Merlo Carlo, Michel Federico, Moda cap. Nemore, Momigliano Arturo, Morosini Pietro, Mosca Oreste, Mussino Alberto, Negri Giacomo, Oddone Luigi, Pasqual-Brocca Giuseppe, Pastore Angelo, Pastore Francesco Carlo, Pavese Alberto, Perino prof. Giulio, Personnaz Maurizio, Pipitò Mario, Ponzano Mario, Prola Massimo, Ranotti

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

Magazzeni centrali del Ciclo
CICLI - PNEUMATICI - ACCESSORI
Prezzi più convenienti sul mercato italiano — CHIEDERE LISTINI
MILANO - Piazza Castello, 2 - MILANO

ROYAL ENFIELD
"MADE LIKE A GUN"
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

RUOTE METALLICHE SMONTABILI
RUDGE-WHITWORTH
Agenzia Generale ed Esclusiva per l'Italia:
FIAT AMERICA LATINA LANGE & C. - Via Juvara, 16 - TORINO

Carlo, RATTI MARIA, Rebola Attilio, Reviglio Giuseppe, Ricreatorio Caporali e Soldati 92° Fanteria, Rigorini Luigi, Rivoir Giulio, Robbione Pietro, Rocci Giuseppe, Rocci Michele, Roncetti Eugenio, Ronco Enrico, Ronga rag. Innocenzo, Rosina Luciano, Ruffinelli Francesco, Sanda ing. Ugo, Sartorio Luigi, Sassi ing. Guido, Sassa Giovanni, Scova Giuseppe, Stacchino Mario, Svender Emilio, Testa Tommaso, Trabucco Erasmo, Treves cav. Giuseppe M., Trogolo Giuseppe, Ufreduzzi Ottorino, Valabrega ing. Raffaele, Vardames Emilio, Varetto Emilio, Vicentini Quirino, Violino G. Antonio, ZAMBELLA ANNA.

Aosta. — Ollietti Eligio, Donna avv. Domenico, Gilardi Giuliano, Marchetti Arturo, Perolino Antonio, Rosazza Lorenzino

Bardonecchia — Apra Angelo, Salvadori Nello.

Carignano — Cornaglia Lorenzo.

Chivasso — Cosso Stefano, Ghione Paolo.

Giaveno. — Anselmo Giuseppe, Franchelli Paolo, Monfrino Gabriele, Montiglio Giovanni.

Ivrea. — Ottaviano Angelo.

Lanzo. — Bruno Emilio.

Moncalieri — Barberi Giuseppe, Bertolotto Antonio, Mosca dott. Pietro, Olivetti avv. Giulio, Pochettino Domenico.

Pavone Canavese. — D'Andrade Ruy.

Pinerolo. — Bovero Attilio, Perino Maurizio.

Rivoli. — Donalisio Antonio, Tione Amedeo.

Salbertrand. — Sibour Giulio.

Santena — Maddio dott. Giuseppe.

Trofarello. — Rebola Pietro.

Valgiorè. — Maritano Francesco.

Valtournanche. — Hosquet Camillo, Pession Agostino.

Vigone. — Cerato Maurizio, Villosio Giuseppe.

TRAPANI. — *Alcamo* — D'Angelo Stefano.

TREVISO. — D'Alessi Arcangelo, Del Pra Gino, Furlan Gustavo, Marcolini Auto, Moro Augusto.

Castelfranco Veneto. — Guizzon Vincenzo, Benetti ten. Giuseppe, Benvenuti rag. Giuseppe, Calissoni Enzo, Dall'Armi rag. Giuseppe, Guida cav. ten. Giacinto, Serafini Antonio, Terrazzani Vian Vittorio.

Orsago. — Zanin rag. Emo, Zanin Italo.

Possagno — Faggiotto Alessandro, Rossi Adolfo.

S. Polo di Piave — Schileo Rino

Susegana. — Bressanin Giovanni, Dal Pozzo Elio, Loro Catone, Sanzuol Pietro.

Vittorio. — Mason Roberto.

UDINE. — Barzaghi Guido, Colombo Angelo, Mercante Giuseppe, Piussi Pietro.

Adorgnano. — Veroi Giuseppe Pietro.

Cordenons — Marchesini cav. Pietro

Gemona. — Picco Giulio.

Palmanova. — Alberghini Maltoni ten. Antonio, Clerici Umberto, Curioni Giuseppe, Maremonti dott. Francesco, Mazza Salvatore.

Polcenigo. — Piva dott. Achille.

Pordenone. — Pisenti Pietro.

Spilimbergo. — Cossarizza Antonio, Liva Pietro.

Talmasson. — Blasoni Guido.

Trivignano. — Torossi Antonio.

Villa Santina. — Stradiotto Arturo.

Vito d'Asio. — Cedolin Domenico, De Stefano Giovanni, Guerra Vittorio, Marin Pietro.

VENEZIA. — Alessandri prof. Angelo, Ballich Arturo Giuseppe, Berengan Silvio, Bortoluzzi Arturo, Cafiero Giovanni, Casellati avv. Pietro, Casotto Annibale, Di Marzo Savino, Duse ing. Carlo, Fanciullacci Gaetano, Fischer Alessandro, Gamba Angelo, Garzoni Giuseppe, Gianolla Mario Umberto, Gilli dott. Luigi, Heller L. W., Manfron Norberto, Nappi Augusto, Navarro Alessandro, Pancera Antonio, Sansabini Pietro, Sugny Aurelio, Taiti ing. Scipione, Vidrich Guido.

Chioggia. — Fedeli Giovanni.

Mirano. — Meneghelli prof. Vittorio.

Murano. — Bortolazzi Giovanni.

Noventa di Piave. — Serafin Pietro.

Oriago. — Mazzucco Alberto.

Portogruaro. — Dal Moro Attilio.

VERONA. — Brena Vittorio, Condet Umberto, Della Frattina

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

PELLEGRINO

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino - Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo. Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 104 metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissima posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cura climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 camera esclusa. Telegrafo - Telefono.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PAT HOTEL.

Grand Hôtel d'Italie Bauer-Grünwald

VENEZIA

Chiedete il listino degli ottimi

Cicli ATTILA e MINERVA

con Pneu PIRELLI e HUTCHINSON

a CARLO BORGHI, Largo Cairoli, 2, MILANO

conte Francesco, Gennari Giacomo, Luzzatto Cesare, Mariani Angelo, Pighi G. B., RENSI LAURETTA, Rotundi Vincenzo, Soprana dott. Ferdinando, Trezza Adolfo.
Grezzana. — Venturini dott. Giuseppe.
Monteforte d'Alpone — Antonioli Battista, Bolla Calisto, De Megni Marcello, Pra Grazioso Silvio, Rebesani Domenico, Rizzotto Luigi.
Nogara — Gigliotti Carlo
S. Giovanni Lupatoto — Bonetti Battista, Caletti Adolfo, Mozzo Giuseppe, Polo Cesare, Zuanazzi Giuseppe.
S. Lucia. — Gagliardoni Massimiliano.
Zevio — Andreoli Paolo.
VICENZA. — 20° Batteria da Montagna, Soave Ezio, Trincossi dott. Giuseppe.
Arzignano. — Oldighieri Amedeo.
Bassano Veneto. — Scalco Pietro.
Breganze. — Da Ponto Ugo.
Montebello. — Brunelli Alessandro.
Piovene. — Lievoce Antonio, Munari Domenico.
Pove. — Scalfo Giusto.
Roana. — Martello Giovanni.
Thiene. — Fratelli Mosca, Zambon Stefano.
COLONIA ERITREA. — *Agordat.* — Torelli Adriano.
Asmara. — De Crescenzo avv. Tomaso, Mazzanghello Giovanni.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA — *Trieste* Alberti Manuzio, Altarass Clemy, Bemporat Alfieri, Besso dott. Salvatore, Birti Gustavo, Depangher dott. Michele, Gasparini Pietro, Guagnini Giulio, Martinolich Carlo, Moro Dante, Pincherle Bruno, Rodriguez da Costa Carlo, Saraval Giacomo, Visal Gian Piero, Wechsler Fernando.
Pola. — Benussi Giovanni.
Rovigno. — Sponza avv. Dom. G.
TRENTINO. — *Rovereto.* — Ciccolini prof. Giovanni.
Trento. — Roberti Giacomo, Somadossi Roberto, Strobele Giovanni.
Vezzano. — Anesi geom. Anselmo, Taddei Lino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Herzog barone Moritz.
Cirkrenica. — Coltelli di Roccamare dott. Ermanno.
Cortina d'Ampezzo. — Baccagni Giuseppe, Gazzetta Attilio, Zangiacomi Silvestro.
Fiume. — Matcovich Giovanni, Scaramelli Mario.
Graz. — Hayman Enrico.
Sesana. — Brelich Antoniazzo G., Dolenc geom. Augusto, Vercön dott. Ivan.
Spalato. — Stalio Cosimo, Valle Mario.
Veldes. — Roblek Hugon.
Villaco. — De Nardo Gerardo.

Belgio.

Liège. — Dahnen Charles.

Francia.

Dignac Charent. — Boulanger André.
Moyenmoutiers. — Alioli Giovanni.
Parigi. — Aubrun Emilio, Mollica Rubens.

Germania.

Hannover. — Bernardi Costantino.

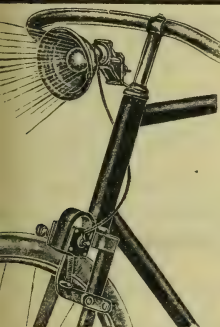
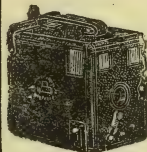
Inghilterra.

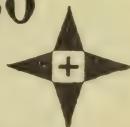
Edinburgh. — Panigada H. Angelo.
Londra. — Russolo Giovanni.

Russia.

Pietroburgo. — Stampa cav. Cesare.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Marelli Massimo, Unione Sportiva Italo Ticinese.
CANTON DI BERNA. — *Hallwach.* — Fiocchi Vincenzo.
CANTON DI LUCERNA. — *Baldegg.* — Amadori Aristide.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Barenco Attilio.
Caslano. — Signorini Alfredo.
Faido. — Baroni Luigi, Bullo Emanuele, Cattaneo Luigi, Rosian Carlo.
Locarno. — Soldati Pio.
Lugano. — Bernasconi Augusto, Rainoni Orfeo.

Fanale Elettromagnete
per Biciclette e Motocicli "S. S."
Dà luce chiarissima, sempre pronta, senza alcuna spesa.
Abolisce l'uso di combustibile e di accumulatori.
Il più pratico tra gli esistenti
L. 25 franco di porto. Sconto ai rivenditori.
Si spedisce in assegno o contro vaglia
LUIGI BENVENUTI - Borgo Mazzini, 34 - TREVISO

APPARECCHI E MATERIALE FOTOGRAFICO
di ogni marca a prezzi di fabbrica. - Apparecchi ed obbiettivi d'occasione a prezzi assai ridotti. - Listino gratis.
AI SOCI DEL TOURING SCONTO 10 %.
Regaliamo splendido manuale fotografico illustrato contro invio di cent. 20.
G. LEVIZZANI - Via Ghisilieri, 27 - FERRARA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2.50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
Inguardia dalle imitazioni !

Riva S. Vitale. — Vassalli Antonio.
CANTON VALLESE. — *Sierre.* — Poletti Andrea.
CANTON DI WAADT. — *Losanne.* — Amphouse Roberto, Dal Pozzo Ferdinando.
CANTON DI ZUG. — *Zug.* — Zanola Angelo.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Bartesaghi Angelo, Nocetti Giuseppe.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Ferrari Antonio.
Ismailia. — Arabia Alessandro, Chiha Nicola, Stamation Giorgio, Todaro cap. Francesco.
Port Said. — Manci cap. Antonio, Movizzo Gaetano, Romeo Michele.
Port Tewfick. — Benvenuti Vittorio.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Chicago. — Davia Silvio, Olivier Oliviero.
La Vega. — Bruno V. A., Bruno Vicenzo, Vita Antonio.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Manaos. — Camardella Filippo, Camardella Gaetano, Celani Biagio.
S. Paulo. — Baraldi Libero, Buonanotte Antonio, Catani Giulio, Giorgi Lepanto, Manzieri Ferruccio.
Santos. — Ercolani Foto.

Chile.

Chagnaral de los Animas. — Ricci ing. Emanuele.

Perù.

Ica. — Mossone Juan B.
Lima. — Calcagno Domenico, Giorzo Nicolò, Orezzoli Carlo, Schettini Biagio, Valle Francesco.

Repubblica Argentina.

Arequito. — Fania Mario, Vasconi Lino.
Buenos Ayres. — Adobbati Giuseppe, Chiossone Juan B., Colombo Carlo, Alejandro Manuel, Costa Barbè Attilio, Dito Flaminio, Ricci Angelo, Ricciardelli Guido.
Casilda. — Ferrario L. Natale, Lugano Ernesto, Pescio Giovanni A.
Chivilcoy. — Ceballos Enrique L., Izaguirre Martin.
Cordoba. — Blanco Fed. A., Menazzi Colombo.
La Calera. — Missana Santiago.
La Plata. — Ambrosis Carlos.
Mal Paso. — Missana Luis.
Rosario Santa Fè. — Bulano Gabriele, Carteri Amorino, Siccardi Giuseppe.
S. Martin. — Bertarelli Umberto.
Santa Fè. — Cassanello Luigi, Pellegrino Vittorio.

Repubblica Domenicana.

Salcedo. — Palamaro Bruno, Pezzotti Antonio, Saporito Luigi, Schiffino Francesco.
S. P. de Macoris. — Oliva Giuseppe, Schiffino Matteo.
Scalea. — Forastieri Giuseppe.

Repubblica Ecuador.

Guayaquil. — Sarbia Gerolamo.

Uruguay.

Montevideo. — Audujar José V., Giavelli Alfredo.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 DICEMBRE 1911

Soci annuali al 15 Novembre 1911 . . .	N. 90 318	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 155	
	N. 90 163	
Soci nuovi 1911 inseriti dal 15 Novembre al 15 Dicembre . .	» 94	
Totale Soci annuali		N. 90 257
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1910 . . .	N. 4 119	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Dic. 1911	» 778	
		N. 4 897
TOTALE SOCI		N. 95 154

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

NEW HUDSON
LA MIGLIOR BICICLETTA INGLESE
con Pneumatici PIRELLI
Agenti Generali per l'Italia: VITTORIO GRILLI & C. - Via Vincenzo Monti, 16 - MILANO

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester.
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1910 L. 18 843 200, 76
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

ANNO XVIII N.2 FEBBRAIO 1912

130.000 COPIE GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO · MILANO

M. DUDOVICH

AUTOMOBILI SPA TORINO

TOURING CLUB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

UN VIAGGIO ATTRAVERSO L'AFRICA ROMANA

NEL TERZO SECOLO DELL'ERA VOLGARE.

Le prime luci di un'alba limpidissima inargentavano il cielo facendo spiccare verso oriente lo scuro e frastagliato profilo d'una giogaia boscosa.

Tre uomini comparvero d'un tratto sull'erta della strada consolare. Erano allora sbucati da un antro il cui ingresso, cinto intorno da colonne e sormontato da un frontone di candido marmo scolpito, faceva pensare ad un palazzo monumentale e favoloso scavato e costrutto entro lo spessore della roccia alpestre che dominava a picco il lato destro della via.

Chiunque avesse scorto per un istante quel gruppo non avrebbe avuto difficoltà a definirlo.

Trattavasi evidentemente di un nobile romano che si recava, con l'unica scorta di due giganteschi e biondi schiavi germanici, ne' suoi latifondi della Cirenaica o della Marmarica oppure d'un ufficiale che moveva verso i confini della Provincia per assumervi il comando di una centuria o di una legione.

. .E LE ROVINE DI UNA CIVILTÀ...

Infatti una dignitosa fierezza d'aspetto ed un non so che di marmoreo e di aquilino impresso nei lineamenti e nello sguardo del più giovane dei tre individui, rivelavano il discendente di una stirpe usa all'impero.

I due servi tenevano per la briglia un cavallo sellato ed aspettavano, silenziosi ed immobili, gli ordini del padrone.

Ma questi pareva non accorgersi di loro; si sarebbe detto che li avesse completamente dimenticati. Ravvolto in un ampio mantello bianco, poichè la brezza a quell'ora era pungente nonostante la stagione autunnale.

stava seduto sopra una bassa pietra migliare col mento appoggiato alla mano, in atto di profonda meditazione.

La sua mente era ancora avvolta nelle nebbie del sonno, nè mai aveva provato tanta difficoltà a dissiparle. Una visione bizzarra, vastissima, complessa eppur così nitida e così tirannica da sovrapporsi a tutti i ricordi delle ore più recentemente vissute, signoreggiava ancora la sua immaginazione e gli procurava uno strano malessere.

— Vediamo — pensava — io non credo ai sortilegi, il mio pensiero non è contaminato da alcuna superstizione. Neanche ai miracoli dei cristiani, che in Roma trovano tanti assertori, non ho mai voluto prestar fede.

D'altra parte è molto tempo che gli dei hanno cessato di compiere prodigi. Eppure un dubbio assurdo ed insistente mi opprime. Chi sono io? Chi ero e dove mi trovavo pochi momenti fa? In quale luogo ed in che tempo ho vissuto? Sarà forse un sogno; ma allora, qual'è mai la realtà?

Avevo un nome, un altro nome, vestivo un abito strano, parlavo un linguaggio diverso. Quanto all'idioma si potrebbe dire che somigliasse un poco a quello che ho inteso parlare nella Tarraconense e nella Narbonense. No, no. Mi ricordo bene; era più melodioso e più ricco del rozzo gergo soldatesco che i provinciali delle Gallie e dell'Iberia accolgono e corrompono. —

E il vestito? Se avesse avuto uno stilo gli sarebbe riuscito di disegnarlo in tutti i particolari, tanto gli era rimasto impresso nella memoria. Delle tuniche strette ed incollate ai corpi e che parevano continuare, coprendo e separando succintamente le gambe fasciate nella loro parte inferiore da calzari di stoffa e di cuoio sul tipo di quelli con cui i barbari della Sarmazia si difendono dai rigori invernali delle loro steppe inospiti.

Però aveva visto anche degli uomini che portavano la toga o qualcosa di somigliante. Strano! Costoro erano proprio i nemici contro cui rammentavasi d'aver combattuto.

Del resto, all'infuori del paludamento non potevano essere altro che dei barbari. Scuri di carnagione come i Libi, sudici come i Garamanti, selvaggi come i Mauritani, feroci e sanguinari come i Numidi, infidi e fraudolenti come i Punici. Pareva un popolo in cui tutte queste razze vinte e spregiate si fossero fuse. E poi il territorio doveva essere lo stesso sul quale egli trovavasi ora. Aveva presente un tratto di litorale simile in tutto a quello che aveva percorso poche settimane prima passando da Oea.

Però il suolo e la città erano mutate, impoverite, sopraffatte dalla miseria e dal deserto il quale sembrava voler sommergere ed inghiottire una superstite e sparuta diga di palme.

E la guerra? Che guerra curiosa ed inaudita! I militi impugnavano con due mani una canna metallica e dopo aver mirato come fanno gli arcieri, scoccavano una vampa ed un pennacchio di fumo seguito da un gran colpo sonoro. La morte così comandata avventavasi lontana e toccava col suo dito le vittime designate a più d'un miglio di distanza. E le vittime cadevano fulminate silenziosamente come gli Achei che Omero descrive trafitti dagli invisibili dardi d'Apollo.

Anche a lui era passata vicino quella morte misteriosa. S'era sentito circondare da un sibilante ronzio di proiettili come se un'intera coorte di frombolieri baleari gli avesse scagliato dappresso un nugolo di palle d'argilla.

Si rammentava inoltre di enigmatiche e tremende macchine da guerra. Dei carribaliste piccolissimi che vomitavano il fuoco con scoppî rapidi ed assordanti, delle catapulte simili a cave colonne di ferro che rombavano dalle navi. Il suolo tremava a brevi intervalli e poi, sul limite del deserto, fin dove giungeva lo sguardo, una massa nera esplodeva in una raggera di fiamme, quasi avesse contenute tutte le falariche d'un intero assedio. E fra i rombi, un crepitio immenso lacerava l'aria. Chiudendo gli occhi egli avrebbe potuto immaginarsi d'essere in un immenso circo ove una moltitudine impazzita avesse plaudito con centomila mani nelle pause paurose d'un tonante uragano.

Ma ora l'impressione di quell'indicibile sogno (poichè non si poteva dargli altro nome) andava dileguando dall'animo del giovane.

Lentamente egli riacquistava — si può dire — la coscienza della propria identità e rideva delle sue inquietudini come d'una grottesca fantasia puerile.

— Ecco un sogno che non racconterò mai a nessuno; che cosa ne penserebbero i sudditi di Probo imperatore? Come giudicherebbero i *cives*, miei contemporanei, le ubbie di un legionario, di un pretore di Provincia? Per Polluce, come ho potuto dubitare? Non sono due mesi che io, Marco Cornelio Grato, di famiglia senatoria, reduce dagli accampamenti della Betica, ho ricevuto da Cesare stesso l'ordine pretorio ed il mandato di recarmi a Cirene per organizzare e comandare la difesa dei confini meridionali contro le incursioni dei Nasamoni e delle altre pericolose scimmie umane che sorgono dall'infuocato oceano del deserto? —

Ora tutte le vicende del suo lungo viaggio gli ritornavano una dopo l'altra in memoria; tutti i luoghi, tutte le cose osservate durante la solitaria peregrinazione gli sfilavano ordinatamente innanzi allo sguardo.

Appena sbarcato a Sabratha, poichè la stagione tempestosa aveva dissuaso i marinai dall'affrontare le collere e le secche divoratrici della gran Sirte — egli aveva deciso di compiere il viaggio in privato, cavalcando a piccole giornate senz'altra compagnia eccetto quella de' suoi due schiavi fedeli. La sua nuova dignità militare ed il diploma di cui era munito gli avrebbero accordato il diritto di valersi del mirabile servizio postale che univa allora i centri dell'Africa proconsolare alle città della Cirenaica. Ma il bisogno di rendersi conto direttamente delle località e delle genti poste sotto il governo delle sue armi, lo avevano indotto a rinunziare al privilegio di percorrere cinquanta miglia romane al giorno, ed a contentarsi d'una più comoda e studiosa lentezza.

Di Sabratha, la città più occidentale della Tripoli, rivedeva ancora il porto pullulante di navi granarie e di vascelli guerreschi d'ogni foggia e proporzione, dalle rostrate galee romane, alle triremi elleniche aranti nei flutti con l'aguzzo sprone a foggia di vomero, dalle barche fenicie riconoscibili per la prora a mascella di coccodrillo recante le statue di idoli deformi, alle umili fuste libiche.

E galee, triremi e liburne partivano a centinaia per recar grano a Roma vorace ed a tutto il mondo. Sabratha era, a ragione, considerata lo scalo ed il mercato di cereali di tutta l'Africa.

Scendendo dalla nave un odore dolce e caldo, un odore di pane e di farina gli disse qual'era il commercio preponderante della città. L'acqua del porto aveva una tinta lievemente lattiginosa.

Su nell'aria contro il sole un polverone dorato levavasi perennemente ed in mezzo vi si agitavano come ombre plutoniche i colossali e neri portatori etiopi che andavano e venivano a schiere, ansanti sotto i loro carichi enormi e sollecitati dallo staffile dell'aguzzino e dalle grida dei nocchieri. L'*agora* vastissima del mercato era tutta stipata d'uomini disputanti e gesticolanti.

Vi apparivano i campioni di tutte le razze allora conosciute. I fulvi Celti alti e snelli della persona aprivano la giocondità del loro largo sorriso innanzi agli Zueci coperti di penne di struzzo, i Lusitani erano accanto ai Garamanti imbaccuccati nei loro veli neri, i Getuli ed i Gisanti dipinti di vermigliò tentavano di farsi comprendere dai Latini. Ma quelli che spiccavano fra tutti per l'instancabile vivacità dei gesti erano i Greci ed i Fenici che lottavano per il predominio del traffico a forza d'eloquenza e di scaltrezza. Cento lingue diverse echeggiavano nella piazza: la pura e solenne favella virgiliana e gli armoniosi e sonori dialetti ionici contrastavano vicino allo strascicare nasale degli idiomi asiatici ed al latrare aspro e gutturale dei gerghi africani.

Leptis Magna.

Aveva poi visitato le altre due città della Tripoli — Oea e Leptis Magna — palesanti

anch'esse, al pari di Sabratha la loro origine fenicia tanto nella fisonomia degli edifici come nell'aspetto e nel carattere prevalente degli abitanti.

Entro le mura massiccie fabbricate in blocchi d'arenaria, tutte ad angoli sporgenti e rientranti, eran disseminate le case degli indigeni, singolari costruzioni di forma cubica terminanti in una breve terrazza.

Alcune eran fatte di pietra, ma le più povere risultavano conteste di legno, di canne e di terra battuta. Sopra un'altura, parevano minacciare le tozze Acropoli diroccate dai nuovi dominatori.

Qua e là fra piccole e verdeggianti selve di palmizi, le cupole coniche dei templi ospitanti ancora fra le volute e le contorsioni delle colonne di bronzo e di giallo marmo numidico, i simulacri difformi delle orrende divinità cartaginesi.

Erano colossali statue di metallo dai capi mostruosi, dalle cento braccia armate e snodabili, dai ventri immani, quei ventri che arroventati a guisa di forni — come prescriveva il rito ripugnante di quei semiti fanatici — divoravano insaziabili le schiere dei fanciulli offerti a placare la bieca bestialità del nume.

Egli visitò quei templi con la curiosità del viaggiatore in cerca di distrazioni. Vide il Moloch dalla enorme e schiacciata testa di toro, la dea Tanite, immagine cui l'ibrida umanità rendeva ancor più sinistra, vide Camo, Melkarth e gli dei Pateci... poi il disgusto la vinse sulla curiosità.

E stupiva grandemente pensando che un popolo il quale viveva in tali stolte credenze ed in simili pratiche barbariche, avesse potuto per un istante far tremare Roma immortale e confermare il timore o la speranza che il mondo intero potesse un giorno esser ridotto sotto le insegne puniche.

Però Cartagine non era più ormai che un ricordo. Ridotti in servitù dai romani, soverchiati nel commercio per opera dei greci — i Fenici erano caduti molto in basso dal prisco splendore. Vivevano per lo più di usura e di piccoli servigi ed intrighi in cui destreggiavasi la loro mente duttile e sottile.

Su tutta quella prona miseria di abitazioni, su quella torva estetica di sacrari incomprensibili, un biancheggiare solenne di colonne e di archi poderosi testimoniava, sovrastando ovunque, la consapevole e quadrata possanza della civiltà latina, trionfante e secura nelle sue armi, indistruttibile nel suo diritto.

Man mano che il giovane pretore procedeva verso oriente, queste orme della sua schiatta si imprimevano più profonde e più esclusive.

Leptis Magna, alla quale era stato concesso da Settimio Severo il *jus italicum*, aveva volontariamente distrutto in sè ogni vestigio del periodo cartaginese. Il largo porto insabbiato dalla gelosia implacabile della potente vicina e poscia riscavato dai nuovi invasori, era diventato una delle mete più frequentate dai naviganti del Mediterraneo e Leptis, vista sopratutto dal mare, non si sarebbe potuta distinguere dalle cento altre città romane che si specchiavano in riva al mare italico.

Un rigurgito enorme ed inesausto di ricchezze vi rifluiva dalle colonie dell'interno e si spandeva sul mare.

Dalle oasi di Cydamus, dalla Fasania, dal Tibesti e perfino dalla estrema regione d'Agazymba, posto a quattro mesi di marcia al sud dei Garamanti, egli aveva visto ogni giorno giungere carovane di coloni e torme d'emigranti che portavano sulle some d'una interminabile fila di muli, di cavalli, di camelli e d'elefanti preziosi carichi d'oro, di gemme, di pelliccie, d'avorio, d'ebano e di datteri.

Gli uliveti stendevano un manto grigio su lunghi tratti del territorio e fornivano l'olio a tutta l'Italia. Gli operai della porpora dalle mani e dalle braccia sanguigne recavano carri di murice alle fabbriche, i pescatori ammonticchiavano sulle loro barche cumuli viscosi di spugne.

Ed infine i venditori di schiavi conducevano al mercato le moltitudini dei prigionieri razziati nelle spedizioni di conquista e di castigo.

Ad Oea l'arco trionfale quadrifronte, adorno di fregi e di medaglioni in bassorilievo gli aveva dato la sensazione della grandezza e dell'ubiquità di Roma.

Fuori di Leptis, Roma lo aveva accompagnato per lungo ordine di miglia. Gli acquedotti che conducevano la pura corrente del Cinifi nei borghi litoranei, seguivano il trotto del suo cavallo con la fuga arcata dei loro infiniti pilastri; i mausolei in cui si componeva serenamente la morte de' suoi contemporanei o dai quali sorgeva coi simboli, con le pitture e con le iscrizioni il ricordo di genti scomparse, si alternavano coi castelli che dalle vette guatavano in una posa gladatoria le insidie lontane della pianura.

Ma quando ebbe varcato, con la sitibonda Cisternae la frontiera della Sirtica, gli abitanti cominciarono a diradare.

Ai boschi di palme che mettevano una bella fioritura di zampilli verdi in riva al mare, alle selve di fichi, d'ulivi e d'agrumi, era succeduto un piano raso punteggiato di greggi pascolanti. Le pecore avevano il dosso coperto di pelli a fine di proteggerne la lana. Qua e là pei colti biondi di messi che promettevano abbondante la seconda raccolta, bifolchi seminudi pungevano i piccoli bovi neri dalle corna artificialmente ritorte secondo la moda punica.

Poi sboccò nel deserto. Era un'estensione depressa di sabbie ardenti entro cui il suo cavallo affondava le zampe faticosamente. Le maree riversano per lungo tratto all'interno i loro flutti torbidi e spumosi come se quei due mari di acqua e d'arena avessero voluto confondersi.

I versi di Lucano gli salirono allora alle labbra:

Sirtes, vel primam mundo natura figuram
Quum daret, in dubio pelagi terraeque reliquit.

Ma l'autorità di Lucano non tardò ad essere diminuita nella sua opinione quando s'accorse che per tutto il deserto libico non aveva incontrato neppure uno di quei terribili serpenti al veleno dei quali si era creata una così paurosa riputazione.

Ricordava sorridendo l'episodio di Sabello e Nassidio narrato da Lucano stesso. Erano due soldati di Catone, i quali, passando per quella parte della Libia furono punti da serpi velenosi. Sabello fu ridotto in un pugnó di cenere quasi istantaneamente: in Nasidio il veleno agì in modo diverso, ma altrettanto spaventevole. Appena il tossico si mescolò al sangue del ferito, il corpo di questi si gonfiò talmente da fargli scoppiar la corazza.

Di tanto in tanto incontrava qualche piccola città lagunare di poveri pescatori libi.

Allorchè pervenne alle are dei Fileni, due tombe modeste che, come avevan segnato il confine fra le terre di Cirene e quelle di Cartagine, così ora dividevano le due Provincie dell'Africa proconsolare e della Cirenaica, il paesaggio cominciò a subire un mutamento confortante.

L'uniformità gialla ed accecante delle sabbie diede luogo alle prime ondulazioni verzicanti d'un vasto ed elevato sistema montuoso. Stava per entrare nella più ridente ed opima regione del mondo. Fece un segno d'addio ai due sepolcri solitari ove la fama voleva giacessero i due campioni di Cartagine i quali avevano voluto essere sepolti vivi in quel punto per risolvere una controversia territoriale insorta fra le due potenti rivali della spiaggia africana. — e s'inoltrò verso Scina e Charax, le due città giudee che un tempo eran rese floride dal traffico del silfio. Ma lo stimatissimo arbusto del quale la medicina antica faceva così numerose ed importanti applicazioni, era completamente scomparso dalla Cirenaica.

Pensandoci bene, finì con ammettere che i pomi dorati delle Esperidi — per rapire i quali Ercole non aveva temuto di sfidare l'ira vigilante di Argo — dovevano essere null'altro se non gli aranci ch'egli vedeva fiammeggiare in abbondanza fra i rami o fors'anche i melograni che cominciavano in quel mese a fendere lo scrigno della loro scorza sotto la pressione dei maturanti rubini.

A quali conclusioni conduceva la scettica logica d'un romano decadente. Il divino figlio d'Alcmena era ridotto alle proporzioni morali d'un volgare ladruncolo di frutta!

....LA MENTE ASSORTA NELLE NEBBIE DEL SONNO....

Poche giornate di cammino ed ecco apparire da lontano, erta sui poggi in uno splendore diafano di perla, la prima unità della Pentapoli: Berenice sorridente di bellezza, di poesia e di felicità.

Berenice, detta anche Evesperide, era una strofe greca tutta soffusa d'euritmica dolcezza di forme e di colori, in mezzo alla violenta e straripante armonia della fecondità africana.

Ivi il mito fantasioso dei greci aveva collocato le meraviglie del giardino delle Esperidi e la corrente obliosa del fiume Lete.

Ma Grato, per quanto ammirato della portentosa ed esuberante flora che circondava la città e che la invadeva avvincendola in una tenue e vaghissima rete di orti fioriti e verdeggianti — non trovò nulla che potesse suffragare la famosa leggenda.

Quanto al fiume Lete l'aveva attraversato il giorno dopo facendo una singolare scoperta circa le virtù delle sue acque celebrate.

Per quanto spregiudicato egli fosse, non s'attentò a sperimentarle direttamente, poichè non sentivasi nessuna voglia o necessità di dimenticare. Invitò invece a berle un suo servo che la notte precedente, non potendo resistere agli impulsi intemperanti proprî delle razze settentrionali, s'era inebbriato con un'anfora d'un potentissimo vino del luogo.

Il barbaro fu liberato... dai fumosi ricordi dell'ebbrezza: le pietose onde di Lete ne lo detersero al modo stesso di tutti i farmachi lassativi.

Più avanti Arsinoë, messenica sorella di Berenice e di Cirene; più oltre Tolomaide che mesceva la composta gaiezza degli edifici greci ai profili accigliati e stecchiti dell'architettura egizia tutta istoriata di ieratici rilievi.

La notte era caduta improvvisamente mentre

s'affrettava alla volta di Cirene ed allora il viaggiatore aveva pensato di ritirarsi entro una grotta ove dicevasi avessero dimora una volta i Getuli trogloditi. La caverna evidentemente era stata in seguito ingrandita per gli scavi di pietra praticativi dai cirenei e dotata anche di certi comodi che al gusto sobrio d'un soldato di Roma potevano forse bastare.

***

Quando il giovane patrizio ch'era rimasto per circa mezz'ora chino ed intento a quella rapida rievocazione, si rialzò — il sole sorgeva sulle creste delle montagne incendiando l'orizzonte con le fiamme d'una abbagliante aurora.

Balzò in sella, fece un segno ai due schiavi e spronò il cavallo al galoppo.

Via via che procedeva, la strada andava sempre più popolandosi. I servi agricoli con nude le gambe aduste e con in capo un berretto conico di paglia, spingevano placidamente i bianchi giovenchi aggiogati a pesanti carri pieni di legumi, di frutti e di foraggi. Trotterellando, gli asinari seguivano i loro somieri portanti otri di vino e di latte. Turbe d'uomini e donne arsi e macilenti tornavano dal lungo pellegrinaggio fatto traverso il deserto fino al tempio di Giove Ammone. E di tanto in tanto, scalpitando in un turbine di polvere, la chioma svolazzante e le selvaggie grida al vento, gli Asbisti domatori di cavalli trascorrevano innanzi, eretti come centauri sulla groppa ribelle dei puledri che preparavano per i circhi e le corse di Roma.

Lì come altrove ritrovava una pittoresca mescolanza di tipi e di costumi. I cocchi dorati recanti dei greci facoltosi, tutti eleganti e profumati nelle loro tuniche di lana bianca bordate di porpora o d'ametista, sfioravano le schiere degli Ammoni, mezzo egizi e mezzo etiopi che nelle membra denudate mostravano le rughe prodotte dall'abuso delle sorgenti termali. I portatori siriaci dalle forme atletiche contrastavano con gli egiziani magri, squadrati di spalle e sfiancati alla cintola, i romani, drappeggiati nelle loro toghe, guardavano con alterezza indagatrice gli Ebrei irrequieti che, dopo la insurrezione terribile sotto Traiano, suscitavano ancora legittime diffidenze.

Ma finalmente la mèta, come una spettacolosa visione d'anfiteatro, gli si aperse brillando allo sguardo con una pronta e vittoriosa seduzione.

Il fiore delle città doriche, l'Atene della Libia che aveva contrastato a Cartagine l'egemonia del Mediterraneo ed umiliato più d'una volta l'orgoglio dei monarchi di Tebe e di Memfi, apriva le braccia lusinghiere incontro al viatore latino.

Passando sotto il grande arco della porta occidentale, Grato rallentò l'andatura del proprio cavallo per poter contemplare a suo agio.

Le vie strette e lastricate lungo le quali correva una serie non interrotta di botteguccie minuscole, sboccavano in vaste piazze ove la robustezza maestosa dell'arte costruttiva latina raggentilita dalle squisite grazie dello stile greco, spiegava i suoi fastigi di serena, armoniosa ed energica bellezza.

Era una foresta fantastica di colonne alternanti la purezza candida del marmo statuario alle tinte carezzevoli del minio e dell'ocra. Colonne doriche dalle austere scanalature, agili colonne ioniche reggenti i leggiadri viluppi d'acanto dei loro delicatissimi capitelli, poderose colonne romane che formavano un corpo solo cogli architravi giganti. I palazzi bianchi, grigi, dorati o dipinti a freschi vermigli, non eran ammassati in uno immenso viluppo caotico com a Roma, ma emergevano quali isole dal verde riposante d'uno sfondo di giardini e di boschetti.

Su in alto, il colle era popolato di templi e di basiliche; ma su tutti gli edifici si estolleva la dimora sacra d'Apollo, il dio di Cirene.

Una scalea imponente a gradi vasti come una strada, con magnifica prospettiva d'ascesa, levava sulla doppia schiera dei plinti, un volo marmoreo di dee e di Vittorie alate, un impeto sfrenato ed immobile di bighe e di quadrighe. Dal sommo, sotto i piedi d'una pura statua di Febo traboccava una grande fontana precipitando a lato della gradinata col fresco e limpido scroscio di cento cascate.

Del resto l'acqua dava per così dire la nota dominante al carattere della città.

In ogni piazza, ad ogni crocicchio cento zampilli iridati bagnavano le luccicanti nudità di gruppi scultorî di ninfe e di tritoni.

Entro i cortili e gli impluvî delle case, sopra i mosaici delle terme, tra l'erba, tra i cespugli di oleandri, di lauri, e di gelsomini, fra i rosai ed i mirteti dei giardini — il liquido cristallo cantava infaticabilmente il suo inno delizioso e sommesso.

Grato trasse le redini, smontò da cavallo e s'affacciò all'atrio d'un sontuoso palazzo:

— *Salve carissime! Quid agis?*

Era la voce amica e cordiale dello zio materno Aulo Scribonio, governatore della Cirenaica.

***

All'indomani il giovane pretore era seduto presso il suo ospite, il quale, continuando un suo lungo discorso, così concludeva:

— Per te personalmente non temo. Tu hai ancora la ferrea fibra del soldato di Roma e so che saprai governare con mano dura percuotendo inesorabilmente colà donde viene la minaccia. Ma questo non servirà che a ritardare la rovina di qualche lustro. Credilo, giovane, la rovina è in noi, nell'animo del nostro popolo, nella stanchezza senile del nostro pensiero, nella decadenza dei nostri costumi. Corrotti fino alle ossa dal sottile veleno degli eccessi sensuali, la tabe del cristianesimo doveva attaccarsi a noi come la trista voglia di morire che prende gli uomini dopo le fatiche di un'orgia. Tu hai ammirato quest'Africa ove Roma ha fatto sua casa ed anche qui Roma t'è sembrata eterna. Illusione! I barbari premono alla frontiera spiando il momento di balzare sulla grande preda. Il momento è vicino. Quando si siano accorti che noi siamo deboli, che le nostre legioni contano un romano per cento Galli e cento Traci, che la nostra grandezza è una memoria ed il nostro potere un fantasma, allora sarà la fine.

Fra qualche secolo l'Africa romana sarà esistita.

Un'alluvione furiosa di barbarie e di sabbia avrà tutto coperto. Il ricordo della nostra civiltà sopravviverà in qualche erma corrosa e semisepolta ed in qualche colonna troncata. —

Grato stette un momento silenzioso ripensando il sogno della notte precedente come ad una visione d'un profondo significato profetico — e rispose:

— Nulla si distrugge completamente. Rimarranno sempre le rovine e le rovine d'una civiltà tramontata serviranno ad indicare la via del ritorno alla nostra stirpe nell'ora del risveglio.

SILIO CARPANI.

LA SETTIMANA INVERNALE A PONTEDILEGNO

Mentre questo numero della *Rivista Mensile* vede la luce, la stagione invernale di Pontedilegno è nel suo massimo fervore perchè trovasi in luogo la carovana organizzata dal T. C. I. più che al completo del suo numero di soci, essendosi verificate le nostre previsioni in quanto all'aver dovuto rifiutare molte sottoscrizioni pervenute quando erano già stati coperti i posti consentiti dal programma.

Questo particolare è di per se stesso una evidente prova della vivissima simpatia colla quale il pubblico accoglie la nostra settimana d'inverno; bisognerà tenerne conto nelle settimane avvenire, nella certezza che preventivando delle più grosse carovane non mancheranno mai gli aderenti. Il successo di questa seconda nostra settimana si delinea ormai con tutta sicurezza. Il campo degli *sports* sistemato con tutta la possibile cura e secondo i criteri della migliore tecnica, il numero delle gare, che hanno assunto un'importanza imprevista, il ricchissimo assortimento di premi in coppe, oggetti d'arte e medaglie, la presenza in luogo della brillantissima carovana del T. C. I., delle maggiori notabilità sportive e delle personalità militari e politiche, giustificano la previsione di un successo straordinario.

IL CAMPO DEGLI SPORTS A PONTEDILEGNO.

(*Fot. Dr. C. Moldenhauer*).

La grande marcia del T. C. I. ha raccolto un numero considerevole di squadre concorrenti: sarà una gara di prim'ordine come del pari lo saranno le gare militari e quelle altre di *bob* e di pattinaggio. Nella *Rivista* di marzo i lettori leggeranno la relazione dettagliata della cronaca della settimana.

Coi tre Annuari speciali: dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni — dell'Aeronautica — di Turismo e Sports invernali, il T. C. I. ha pubblicato la

I^a ENCICLOPEDIA TURISTICA ILLUSTRATA

2000 pagine - 1000 illustrazioni - 24 tavole fuori testo - 1 cartina

Coloro che hanno acquistato separatamente i volumi possono avere l'apposita elegante custodia in tela, inviando alla Sede del T. C. I., Milano, Cartolina-vaglia di L. 1,—.

La Cordigliera delle Ande

La Cumbre. — Il Redentore.

Molti e molti libri sono stati scritti sull'Argentina, innumerevoli articoli su giornali e riviste furono pubblicati. Ma il paese esaminato sotto l'aspetto dell'ordinamento politico, della potenzialità finanziaria, del valore agricolo, non è stato mai, crediamo, studiato nelle sue vie di comunicazione, nelle sue strade, ecc. E' quello che compie oggi un nostro socio che l'America latina esamina nelle sue ferrovie: questa espressione così viva delle tendenze di un popolo, delle sue aspirazioni per un incessante miglioramento delle vie di comunicazioni, nelle sue conquiste perenni della terra, dell'acqua, della montagna. Il Cav. Michele Oro ha scritto per la nostra Rivista *un articolo che verrà letto con vivo interesse e sarà motivo a lunghe discussioni.*

(Note di viaggio).

Un treno con molti *dormitorios* (vagoni letto) ed un *comedor* (vagone ristorante) parte da Buenos Ayres tre volte la settimana e, col nome di *espress internacional*, conduce in 20 ore a Mendoza, percorrendo 1048 chilometri sempre attraverso la pampa. Gli Argentini sono orgogliosi di questi loro treni e ne esaltano il *confort;* invero quei sedili e quegli schienali rivestiti di tela cerata dànno un senso indescrivibile... di frescura, specialmente quando, per l'assenza completa del calorifero, di cui laggiù si ignora l'esistenza, il termometro scende a parecchi gradi sotto zero.

Il *camerote con camas* (il compartimento a letto), di una semplicità unica, si trasforma la sera: sul sedile e sullo schienale rialzato — sempre di tela cerata — il *camarero* distende un foglio di lana compressa dello spessore di due centimetri e su di esso le lenzuola ed una coperta. E se non è possibile difendersi dal freddo, non è meno facile difendersi da un altro nemico non meno noioso ed implacabile: la polvere nera, impalpabile della pampa, che si infiltra ovunque senza misericordia.

Come siamo distanti dall'Italia! si pensa, ma invece il *camarero* vi parla italiano, negli altri compartimenti si sente il nostro idioma, nelle stazioni e nel ristorante predomina l'italiano; ed è così in tutta l'Argentina ove, chiamando l'italiano ospite, si ha la conferma piena del duplice significato della parola. Ma lasciamo star tutto ciò, ritorniamo al nostro viaggio chè molti hanno scritto su tale argomento e non sempre quanto e come sarebbe necessario!

Il treno corre con una velocità oraria di circa 45 chilometri attraverso la pampa uniforme e monotona. Per una vastissima estensione, presso la stazione di *Franklin*, non si vedono che struzzi correre agili per ogni verso, isolati ed a frotte: dopo *Chacabuco* è la volta delle lepri che a migliaia scorazzano per la pianura, fermandosi a guardare il treno anche a poche diecine di metri dalla linea. A frotte pure si vedono martinette e tante altre varietà d'uccelli che i *gauchos* uccidono a sassate ed anche a calci. Poi immensa, sconfinata, desolata, deserta si estende per centinaia e centinaia di chilometri la pampa interrotta rare volte da zone cintate ove vegeta l'*alfalfa* — l'ottimo fieno australe — o da un gruppo di *eucalyptus*, all'ombra del quale è una capanna o un casolare ove sostano brevemente i custodi del bestiame bovino ed equino che in quantità enormi si vede viaggiare da *estancia* ad *estancia*. Nell'uniformità del piano, ove non vegetano che graminacee, si scorgono sovente bianchi scheletri di cavalli e di buoi: sono i dispersi, o gli assetati lasciati indietro dalle carovane.

Una quantità di stazioni, uguali nella loro struttura, con adiacenti alcuni capannoni di zinco, che qualche volta sono adibiti ad albergo, si susseguono lungo la linea:... nomi strani, nomi di generali, di presidenti, di uomini politici, di *estanceri*. Dopo *Junin* si vede presso la linea una pittoresca distesa di laghetti popolati da decine di migliaia di palmipedi bianchi e rosa che raggruppati formano delle masse galleggianti che sembrano isole.

La mattina seguente si giunge a *Mendoza*, singolare città con le vie fiancheggiate da rigagnoli d'acqua; in giro è un territorio tutto verde di vi-

Un albergo nella Pampa.

gneti che riversano in tutta l'America del sud oltre 700 000 ettolitri di vini con le etichette... del Chianti, del Barbera, ecc.

A Mendoza si cambia treno e scartamento (da m. 1,67 a m. 1) e si piglia posto nel *transandino* che deve condurre da *Mendoza* a *Los Andes;* un *express internacionale* di nome, non di fatto, che, sembra il prodotto incrociato di un treno a scartamento ridotto e di una tramvia urbana.

COME SI VALICAVANO LE ANDE.

Si trova posto come si può, e l'animo si prepara al grande spettacolo ed al grande viaggio di cui si conoscono solo: l'altitudine massima che dovrà toccare la ferrovia 3200 metri; lunghezza del tratto andino 250 chm.; tempo (secondo l'orario stampato) 13 ore.

Il primo treno che traversò la Cordigliera dal Chile all'Argentina, fu il treno inaugurale del 2 aprile 1910 — ed io percorsi la linea pochissimo tempo dopo — nel cuore dell'inverno australe (15 maggio - 15 ottobre). La costruzione del transandino non segna certo un *record* di celerità: il progetto d'esecuzione fu fatto nel 1880. I lavori incominciarono otto anni dopo, ma furono interrotti per la grave crisi economica che travagliò l'Argentina dal 1892 al 1899. La linea fu però aperta gradatamente dai due versanti; sì che da molti anni mancava soltanto il tratto in galleria, ed i viaggiatori dell'Argentina al Chile seguivano, in lunghe file di diligenze, quella via, valicando *La Cumbre* (m. 3900), da *Las Cuevas* (confine Argentino) e *Las Caracoles* (confine cileno).

Questo è il primo e l'unico esempio di linee da montagna nell'Argentina ed è la sola che presenta delle gallerie. Come altitudine raggiunta da linee ferroviarie, è la seconda del mondo, ed il primato spetta pure al Sud America poichè la più alta quota raggiunta da ferrovia è nel Perù e precisamente ad *Huanncayo* che trovasi a 3340 metri sul livello del mare, di faccia al Pacifico.

L'importanza però della linea transandina è considerevole: essa, attraverso il colossale massiccio della Cordigliera, avvicina politicamente ed economicamente due paesi che fino a poco tempo fa si guardavano in cagnesco e che avrebbero certamente iniziato le ostilità se l'Italia non avesse in tempo ceduto all'Argentina quelle due navi che fecero subito cambiare l'equilibrio navale delle due nazioni a vantaggio dell'Argentina e scongiurando così il pericolo di una lotta che avrebbe potuto avere serie conseguenze per le due Repubbliche. Ma anche questo è stato presto dimenticato laggiù! Dimentichiamo anche noi e torniamo su in alto in montagna fra le rocce della Cordigliera, ove non si parla di problemi coloniali e di tante altre melanconie!

Il trenino cui è affidato il gravoso onere di arrampicarsi su per la Cordigliera, è pronto: lo guardo in tutte le sue parti. L'esterno, a dire il vero, non inspira eccessiva fiducia; nella prima classe e nel ristorante i piccoli sedili, per... quasi due persone, ci perseguitano con la solita tela cerata con l'aggravante di una cornice in legno nello schienale che ci tormenta incessantemente.

La linea parte da Mendoza a 719 metri d'altitudine e comincia una leggerissima salita, traversando località che, con la loro apparente struttura geologica, fan rievocare le valli della Majella. E' tutto un terreno alluvionale che poi lascia il posto a grandi distese di detriti e di massi rotolati giù da chi sa quali altezze! Dopo alcuni chilometri comincia il *Cerros de los Paramillos*, serie di piccole elevazioni rocciose disseminate da cactus nani che dànno una nota singolare a tutta la località.

UNA VETTA DI 6500 METRI.

IL TRANSANDINO.

Si segue quindi l'andamento della vallata del Rio Mendoza ed al 38° chilometro si giunge ai *Bagni minerali della Cacheuta*, lasciando a sinistra ricchi bacini di petrolio. Siamo già in piena Cordigliera: ovunque pareti di roccia, striati in tutti i sensi, ove non alligna più nemmeno un filo di erba, ovunque il silenzio dell'alta montagna.

La linea prosegue sempre su terreni rocciosi che in certi punti assumono l'aspetto di immense morene: sparse, a distanze enormi l'una dall'altra, si vedono case coloniche, alcune meschini abituri di custodi di bestiame che vivono una vita semiselvaggia. In tutto il versante argentino, sia lungo la vallata seguita dal transandino che sulla strada, una volta percorsa dalla diligenza e che trovasi un po' più a nord, non è difficile incontrare anche delle abitazioni trogloditiche. Ivi viveva l'*indo*, l'uomo eminentemente forte, indomito e frugale che la civiltà argentina volle sopprimere; ma restano ancora nel territorio andino vari esemplari di questa razza negletta, che è la vera oriunda sudamericana, la sola che potrebbe chiamarsi argentina.

Tutta la bellezza selvaggia della vallata del Rio Mendoza si rivela man mano che la ferrovia sale per *S. Ignazio*, *La Invernada* ed *Uspallata*. Si è già a 1660 metri sul mare; a sinistra imponente, nevosa è la catena dei monti del *Plata*, il cui punto culminante (m. 4230) è a poco più di 20 chilometri in linea retta verso ovest. A destra della ferrovia si estende un altipiano grandioso cui fan corona vette superbe con pareti a picco e vasti ghiacciai vergini; è la *pampa di Uspallata*, ove vegetano bassi arbusti sommamente resinosi ed aromatici che profumano col loro caratteristico odore l'intera località ed al cui verde oscuro fan contrasto il nero ardesia delle rocce ed il bianco della neve.

Poco dopo la stazione di *Uspallata* la linea ferroviaria segue l'andamento dell'antica strada carrozzabile che ha inizio da Mendoza. E' questa la strada che, prima dell'apertura del transandino seguivano i viaggiatori diretti al Cile e che volevano fuggire le insidiose acque del Magellano.

La modesta arteria a fondo naturale si vede a destra della ferrovia e fa sorgere spontanea alla memoria la figura del piccolo eroe di De Amicis. La via è carrozzabile, o per meglio dire è qualche volta percorsa da carrozze, ed è aperta da quasi mezzo secolo appena. Il 12 febbraio 1817 seguendo l'andamento dell'attuale strada, il piccolo esercito del generale San Martino in quei pressi si unì agli ufficiali cileni per abbattere la dominazione spagnuola nel Cile. Ma, se il passaggio delle Ande costituì un fatto d'armi memorabile, la marcia fu una delle più disastrose che registri la storia: basti dire che su 1600 cavalli, soltanto 200 giunsero alla meta.

La locomotiva, col sussidio di una seconda, comincia a superare con fatica la pendenza che ormai è diventata più sensibile, finchè, dopo la stazione del *Caleton*, a 130 chilometri da Mendoza, a 2000 metri circa d'altitudine, cominciano i tratti a cremagliera.

E' da qui che, durante la costruzione si presentavano le più aspre difficoltà tecniche alle quali si unirono le difficoltà finanziarie, felicemente superate le une e le altre.

Le tempeste di neve, la nessuna ospitalità del sito e la lontananza enorme dai centri di rifornimento, resero ben difficile l'impresa, ma il genio umano trionfò anche in quelle lontane regioni e la locomotiva fece echeggiare il suo fischio nella sterminata ed infida regione andina. La quantità enorme di neve che si ammassava

sulla via costituiva una delle difficoltà più accanite e si dovette ricorrere ad ordigni potentissimi: gli spazzaneve rotativi, che furono efficaci ausiliari dei costruttori che, dopo una notte di riposo, non potevano spesso al mattino nemmeno riconoscere il sito ove avevano interrotto il lavoro il giorno innanzi.

Presso la fermata di *Amarillo*, a destra, si vede un ammasso di rocce che assumono l'aspetto di due immensi volti umani conosciuti col nome *l'Argentino ed il Cileno*. Un altro capriccio simile della natura è ancora più ad ovest, un po' lontano dalla ferrovia, e raffigura una donna coricata cui fu imposto il nome di *Cleopatra*.

Alla stazione di *Punta de las Vacas* si è già raggiunta la quota di 2350 metri; il freddo comincia a farsi pungente e la neve, alta parecchi metri, copre uniformemente tutto quello che l'occhio può abbracciare.

In giro non si vedono che gigantesche montagne, vergini d'orma umana, che superano i 5000 metri di altezza: veri colossi ammantati di ghiaccio e neve. Un po' più avanti, pare con un certo compiacimento, il personale addita al viaggiatore, in fondo al Rio, un ammasso di rottami che poco tempo prima costituiva un treno!

A sinistra, in fondo alla vallata di un rio confluente del Mendoza, si scorge nettamente, come in uno scenario fantastico, la massa conica del colossale vulcano del sud America: il *Tupungato* che raggiunge la quota di 6560 metri.

Ancora un po' ad ovest, la vallata si restringe e diventa una gola orrida ed arida, come tutto il versante argentino, ma lo spettacolo è sommamente caratteristico con una linea di vette che chiudono da ogni parte l'orizzonte. Qui comincia il regno del guanaco, della vigogna, del puma, del lama e dei serpenti a sonagli... che io non ho visto.

Dietro alcune montagne nevose è una cortina di rocce, immacolata di neve, con una serie di guglie, pinnacoli e creste, che hanno nome *los Penitentes* che con le loro masse oscure spiccano sul candore uniforme della regione coperta dalle nevi perpetue.

A pochi chilometri più ad ovest, è *Puente del Inca* tra un grandioso scenario naturale a 2710 metri d'altitudine. Ivi sorge un *hôtel* con uno stabilimento termale ove affluiscono in estate numerose famiglie argentine. Il sito ha tutta la caratteristica selvaggia della Cordigliera e sarebbe un centro delizioso di escursioni e di ascensioni in quel complicato sistema orografico.

La località prende nome da un immenso ponte naturale, sotto il quale, tra il mugghìo continuo delle acque ferruginose del Rio, è una casetta mezza trogloditica, nascosta fra cortine ghiacciate e fantastici pinnacoli di enormi stalattiti di ghiaccio. Durante la fermata del treno si ha tutto il tempo di ammirare la località e di volgere lo sguardo in giro per scrutare quei giganti nevosi, serie di rocce, di pareti a picco, di guglie, di vette inaccessibili e si resta sbalorditi dalla grandiosità e dall'imponenza del panorama. Le nude rocce, a pareti quasi perpendicolari, si presentano come un vero spaccato geologico e si vedono i varî strati a diverse colorazioni dal rosso al giallo, e dal verde al ceruleo con delle sfumature pittoriche di un effetto magico.

Dopo alcuni altri chilometri, si apre a destra della linea una vasta vallata che scopre all'orizzonte una serie infinita di vette dominate da una più imponente delle altre che signoreggia

Puente del Inca.

La Stazione di Puente del Inca.

IL RIO MENDOZA.

dall'alto tutta la valle. E' l'*Aconcagua*, la cima più alta dell'immensa Cordigliera, il gigantesco monte che dalla elevatissima quota di m. 6835, domina i 2000 chilometri di distesa delle Ande!

A sinistra della ferrovia, vedesi in quel punto l'antico tracciato della linea e di esso si scorge anche l'imbocco di un *tunnel* — l'uno e l'altro abbandonati dall'impresa costruttrice per un nuovo progetto più economico.

La ferrovia continua quindi a superare la forte ascesa, sempre ad aderenza artificiale. I tratti a dentiera, spesso sui cento per mille, adesso sono quasi continui, fin che si arriva a *Las Cuevas*, piccolo gruppo di case, tutte uniformi a lamiera ondulata. Ivi è la stazione di confine del versante argentino, presso l'imbocco del *tunnel*, alla considerevole quota di m. 3100. Si cambia personale di scorta al treno, si cambia ora, si cambia nazione, ed ahimè! si cambiano molte altre... consuetudini della vecchia e civile Europa! Si arriva normalmente a *Las Cuevas* con ritardo. Il ritardo non si conta come in Italia a minuti, ma ad ore, e si spera pur tuttavia di arrivare la sera stessa, anche a notte inoltrata, a Santiago. Ma fra i viaggiatori stanchi o che han fretta di arrivare, c'è qualcuno che conosce... la linea e sorride filosoficamente dicendoci che nel transandino cileno si arriva quando vuole la Compagnia inglese che... sa il fatto suo!

Ed infatti chi ha esperienza di quella linea sa che deve andare a dormire a *Santa Rosa di Los Andes*, ove è un albergo di proprietà della stessa Società ferroviaria che vuol procurare al viaggiatore un godimento di più, e lo fa ivi pernottare appena a 2 ore da Santiago e da Valparaiso, mercè un *piccolo* supplemento al biglietto ferroviario, di una ventina di lire!

Nessuna obbiezione si ha da fare: la Compagnia è proprietaria, della linea e i viaggiatori, dopo aver varcato il confine, entrano nel dominio diretto del T. C., che non significa Touring Club, ma Transandino Cileño, alla mercè della Compagnia anglo-cilena, la quale ha il coraggio, per un tratto di linea di soli 72 (settantadue) chilometri di far pagare il prezzo di and. e rit. di ben L. 280,80 (duecento ottanta e centesimi ottanta, lire italiane). E' enorme! E' la più alta tariffa che esista nel mondo civile, che corrisponde approssimativamente a L. 1,95 al chilometro, ma che, con l'organizzazione di quella ferrovia, equivale alla tenue ed irrisoria tariffa di L. 10 circa ad ora (data la velocità di 5 chilometri ora, che è anche scritta a caratteri di scatola su cartelli indicatori in qualche punto del percorso). A ciò poi bisogna aggiungere che se il viaggiatore non è provvisto di *pesos* cileni, la Compagnia fa un calcolo di cambio, *grattando* ancora un supplemento di quasi il 20 %.

Narrare minutamente le peripezie di un viaggio in quel breve tratto sarebbe troppo romanzesco, e non è così facile a farlo se si dovesse colorire l'ambiente e le scene con i loro proprî colori!

Spesso al rifornitore delle locomotive, l'acqua o manca o è gelata; ed alle volte il trenino fa delle passeggiate fra le stazioni viciniori, tornando spesso indietro, mendicando acqua da stazione in stazione. Le fermate in piena linea per guasti alla cremagliera, al freno, all'apparato motore sono continue.

I macchinisti vengono reclutati fra i manovali e cantonieri ed è... americano veder smontare durante le fermate, su tratti acclivi del cento per mille, o il freno o i pezzi di dentiera! Le imprecazioni dei viaggiatori... verdi dalla bile, si innalzano nel purissimo cielo della plaga andina, lasciando completamente insensibile il personale, il quale ha la consegna di russare e... di arrivare tardi.

Così noi, da quella *combinazione*, come chiamano laggiù il servizio cumulativo di corrispondenza, siamo rimasti un'intiera notte, una lun-

A 2000 METRI SUL VERSANTE ARGENTINO.

ghissima e gelida notte — è inutile dire, senza caloriferi — tra i 3000 ed i 2000 metri di altitudine, col solo ed unico conforto di trovarci in compagnia di persone simpatiche italiane, cilene, brasilene ed argentine e... della luna piena. Siamo arrivati per una lunga serie di cause inesplicabili a *Los Andes* con 13 ore di ritardo, e abbiamo dovuto pagare il nostro contributo all'albergo... ferroviario, perchè il Transandino, a qualunque ora arrivi, non arriva mai a tempo per prendere un qualsiasi coincidente treno delle Ferrovie dello Stato Cileno.

Lo spazzaneve rotativo in azione sul Transandino.

E come se ciò non bastasse, essendo Los Andes testa di linea, nel viaggio di ritorno il giochetto non sarebbe possibile, ma la Compagnia — cui sta molto a cuore la prosperità del proprio albergo — ha combinato... la *combinazione* di ritorno in modo che il treno internazionale arriva a Los Andes alle 10 di sera da Santiago e da Valparaiso e riparte alle 6 del mattino appresso, dopo una seconda obbligatoria pernottazione.

L'albergo non è certo molto confortabile e, fra l'altro, la servitù non risponde che alla terza o quarta chiamata: è talmente avvezza a sentirsi coprire di contumelie in tutte le lingue, che ogni nuova chiamata sembra ai camerieri una nuova ingiuria, e stanno impassibili a perder tempo anch'essi, poichè questa è la divisa dell'intiera azienda.

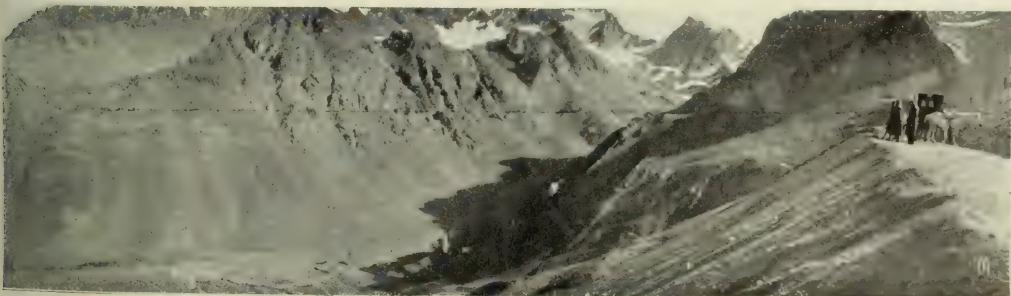
Cose dell'altro mondo! direbbe qualcuno, ma il peggio è che laggiù c'è gente di questo emisfero e che, se avesse la coscienza del valore della razza latina, potrebbe insegnare agli indigeni, tante belle cose!

La divagazione sul servizio ferroviario del Transandino cileno è riuscita invero un po' lunga, ma il caso così stranamente tipico, pure per la pacifica acquiescenza delle autorità locali, merita appunto che sia portato a conoscenza dei cento mila soci del T. C. I. anche pel fatto che si magnificano troppo spesso in Italia le ferrovie americane e si parla sovente male delle ferrovie italiane le quali sono a sì enorme distanza da quelle, non soltanto chilometricamente!

Ma riprendiamo il nostro viaggio e consoliamoci per i 45 minuti di vita che ci regala l'orologio cileno: ma non facciamoci sentire dal Transandino, altrimenti troverebbe modo di far pagare anche questo!!

Nel brevissimo tratto *Las Cuevas-Los Andes* fu necessario trascorrervi ben 13 ore e la velocità media di 5 chilometri all'ora, fu propizia per ammirare la grandiosità e la severa bellezza della Cordigliera.

Da *Las Cuevas* a *Las Caracoles* un *tunnel* traversa il massiccio roccioso del *Cerro Las Cumbre* (m. 3990). La lunghezza della galleria è di m. 3032 e, verso i 1500 metri dall'imbocco, si raggiunge la quota massima della linea che è di 3200 metri.

La strada carrozzabile segue lo stesso andamento della linea fino a Las Cuevas e passa sulla *Cumbre* alla quota di m. 3920 a poche diecine di metri dalla vetta. E' lì sul colle a pochi passi dalla frontiera a quella considerevole altitudine, di faccia ai colossi delle Ande, il 13 marzo 1904 convennero le autorità argentine e cilene per inaugurare la gigantesca statua del Redentore, a ricordo dell'arbitraggio di Eduardo VII d'Inghilterra che compose sennatamente i vecchi rancori ed i diuturni litigi fra le due vicine repubbliche per l'eterna quistione dei confini.

La strada internazionale presso Punta de Vocas.

Allo sbocco ovest del *tunnel* è *Caracoles*, la prima stazione cilena, da dove l'occhio abbraccia un vastissimo panorama in cui predomina sempre il bianco candore della neve.

A destra, a pochi metri dalla linea, è il graziosissimo *Lago d'Inca*, placido, quasi sperduto fra le vette che l'attorniano. Ovunque è silenzio... l'uomo continua ad essere completamente assente! nè una capanna, nè un animale, nè un albero!...

La pendenza aumenta e la linea segue ampie curve, finchè si giunge a *Juncal* da dove si domina la maestosa vallata del Rio che si segue, dapprima sul lato destro e poi, in forte discesa con ampio gomito si passa sulla sponda opposta.

Sul versante cileno la linea si svolge lungo il rio *Aconcagua* e tocca successivamente le stazioni di *Guardia Veja, Rio Blanco* e *Salto del Soldato* con rampe a forti pendenze, sempre a dentiera, In quest'ultima stazione, alla quota di m. 1280 sul livello del mare, cessano i tratti a cremagliera e la via prosegue ad aderenza naturale. Dopo pochi chilometri da Rio Blanco comincia a vedersi una bassa vegetazione che poi un po' alla volta più in giù diventa sempre più rigogliosa ed abbondante. Dopo il *Rio Colorado* si susseguono dei boschi di pioppi, di salici e di olmi, intrammezzati di gruppi pittoreschi, di giganteschi *cactus* che in certi siti raggiungono anche l'altezza di m. 5. Si discende sempre e per regioni verdi di alberi e di praterie fiorite, interrotte sovente da gruppi di opunzie, si giunge alla stazione di *Santa Rosa de Los Andes* o *Los Andes*, come comunemente si chiama, graziosa cittadina con case ad un sol piano, costruite di fango, e con strade strette popolate di cileni con i loro caratteristici «ponchos» dai colori più strani e da graziosissime cilene dagli abiti neri che rammentano le abitatrici di Monte S. Giuliano sopra Trapani.

Qui finisce il regno della Cordigliera e con essa il regno assoluto della Compagnia del Transandino!

Dopo aver pagato il consueto forzato tributo all'albergo di Los Andes, le Ferrovie dello Stato Cileno portano rapidissimamente i viaggiatori a Santiago ed a Valparaiso, percorrendo zone verdi di vegetazione ricca e caratteristica, ove si vedono anche, con un vivo senso di nostalgia, fiorire gli aranci ed i limoni.

Tanto il treno diretto a Santiago, che quello che ha come meta Valparaiso, giungono a destinazione alla stessa ora ed entrano nelle due città come un tramway qualsiasi, percorrendo le vie urbane con un continuo ed allegro suono di una grande campana che fa bella mostra di sè sulla caldaia della locomotiva dietro il fumaiuolo.

M. ORO.

L' infermiera dei soldati d'Italia.

La duchessa d'Aosta a bordo della *Menfi*.

La duchessa d'Aosta colla marchesa Guiccioli e il Comandante Salvio.

L'imbarco dei feriti sulla *Menfi* a Tobruk

Il ritorno dalla Tripolitania dei militi della Croce Rossa (sezione di Milano).

Alla Stazione di Milano.

Lungo la Via Manzoni a Milano.

LA PIÙ GRANDE ISOLA DEI NOSTRI LAGHI

Monte Isola nel Lago d'Iseo.

Il romito della Madonna Seriola.

Un giornale romano pubblicava questa estate una notizia col grande titolo: *La traversata a nuoto del lago di Garda*, e proseguiva dicendo che il nuotatore Tiraboschi aveva compiuta la traversata del lago da Sarnico a Lovere. Vi è quindi ancora chi confonde, e quel che è peggio, diffonde la confusione fra i laghi di Garda e d'Iseo. Figuriamoci poi se costoro possono sapere che nel lago d'Iseo, chiamato con nome romano Sebino, si trova la più grande isola lacuale italiana! Per vendicarne l'ingiusto oblio pensai quindi di scrivere queste brevi note illustrative sull' Isola ricca di memorie e di naturali bellezze.

Il lago d'Iseo bisogna per verità andarlo un poco a cercare, non trovandosi sopra nessuna di quelle grandi arterie ferroviarie che costeggiano gli altri laghi lombardi; è però tutt'altro che privo di comunicazioni e da Milano, per la *Rovato-Iseo* e da Brescia, col servizio economico della *Brescia-Iseo* lo si raggiunge in poco più di un'ora, senza parlare di altre linee secondarie e tramviarie che lo uniscono a Bergamo.

E la ricerca non è vana: ce lo dice per tutti quella gloriosa corsara dell'amore che fu Giorgio Sand che lo definì « un diamante incastonato nella verzura di sponde fresche come un'egloga di Virgilio », facendolo teatro dei suoi amori con Alfredo De Musset e con Federico Chopin, come si legge in *Lucrezia Floriani* di cui Chopin corresse perfino le bozze di stampa nelle quali avrà pur letto: *prosternons-nous, faibles mortels, et adorons la nimphe du lac!* La ninfa era poi lei e chi si prosternava era lui!

Un secolo prima, un'altra anima d'artista era venuta a scoprire il Sebino. Era Lady Montague Wortley, che lasciata l'Inghilterra, dopo aver corso l'Europa e l'Oriente, da dove portò l'innesto del vaiolo e si meritò poi un' ode del Parini, ovunque affermandosi per la sua bellezza, per la nascita illustre, per l'ingegno e la coltura, si ritirava su questo lago nascosto esclamando: « eccomi nel luogo più bello e romantico che io abbia potuto sognare in vita mia; questo lago è diverso affatto di quelli che ho visitato prima, per l'originalità curiosa ed attraente dei suoi dettagli ». Scrisse sul lago lettere non ingloriose da Lovere, piene di mirabili tinte di color locale; anche lei, come la Sand, vi giunse con un misterioso personaggio, anche lei venne per qui riposare, anche lei fu nella letteratura l'antesignana del femminismo, talchè e l'una e l'altra si dolevano di essere nate femmine!

Lago d'amore e di riposo quindi, ma non tanto triste come il *Minnewater* di Bruges, ma pur lago di diletto e di svago come ricordano le cronache dell'epoca, quando la nobiltà veneziana al seguito di casa Cornara « vi dimo-

IL BACINO DEL LAGO A LEVANTE CHE CIRCONDA L'ISOLA: SULZANO E SALE MARASINO.
IN FONDO IL MONTE GUGLIELMO, METRI 1949.

rava i mesi intieri con tanta soddisfazione e contenta che ben spesso chiamavano Iseo la loro seconda Venezia ».

* * *

Questo sereno lago racchiuso da una ardita chiostra di bei monti precipitanti spesso a picco sull'acqua senza concedere il dolce godimento di una riviera verde e popolata, questo placido lago che ha ben sessanta chilometri di sviluppo costiero, la di cui larghezza massima raggiunge quasi i cinque chilometri e la profondità i 250 metri, serra in due grandi braccia di smeraldo, una grande e montuosa isola detta per antonomasia Monte Isola. Misura sette chilometri di circuito, ha forma quasi rettangolare e si innalza sul lago fino a 414 metri formando una montagna ripida, brulla, a picco sul lago dal lato di mattina, dolce invece, quasi ad anfiteatro, popolata di case, di vigne, di castagneti e d'oliveti verso la riviera bergamasca, mentre l'Isola è tutta sul territorio bresciano. E' su questo versante che trovasi Siviano (noto che un cronista del settecento ardisce affermare che questo comune diede il nome latino al lago facendo da Siviano, Siviino e quindi Sebino) il maggiore dei due comuni dell'Isola, che si adagia tra mezzo agli ulivi fra i quali spiccano la chiesa parrocchiale e la sua torre medioevale; l'altro è Peschiera Maraglio che trovasi invece sul versante di mattina ed è, a differenza del primo, in riva al lago. Anche qui una torre diroccata ricorda il Castello degli Oldofredi, feudatari dell'Isola, dove venne Matteo Visconti a riposarsi delle lunghe lotte contro i Guelfi. Il piroscafo approda da ambo le parti e muovendo da Iseo appena al largo:

Bella s'affaccia montuosa mole
Cui d'ogni lato l'onda a noi contende,
L'inargentano al piede i miti olivi...

E' questo Monte Isola, preceduto dall'isoletta di S. Paolo, antichissima dimora dei Francescani, che poco si distingue perchè troppo a ridosso del monte dell'isola maggiore, sul quale l'occhio fissa l'antica rocca accovacciata tra il verde manto dei boschi cedui, come un nido d'aquile, pronta a spiccare il volo per tenere il dominio del lago, dove sul frontone della porta chiusa da un ponte levatoio, ancora si legge il motto: *ex-alto!* È la mente nel vedere questo castello con la vecchia torre rotonda nel mezzo, fabbricato posteriormente nella forma quadrata attuale ai

LA CARTOGRAFIA DEL LAGO D'ISEO.

MONTE ISOLA VISTA DAL LATO DI MEZZODÌ E LA RIVIERA BRESCIANA.

Martinengo all'epoca del Rinascimento come si rileva dalle rettangolari finestre in pietra di Sarnico, ricorda le aspre contese fra Guelfi e Ghibellini e l'armata veneta sul lago e quella di Francesco Sforza che diede all'Isola privilegi fiscali, e l'epoca delle signorie spadroneggianti sul lago a tal segno che da quella Rocca dei Martinengo, dicono le cronache, venivano prese a colpi di colubrina le barche che passando non abbassavano le vele in segno di rispetto.

LA CHIESA DI ISEO COL SARCOFAGO DI GIACOMO OLDOFREDI (1325).

Questi ricordi fanno esclamare ad Angelo Fava:

Voce ebbe iniqua, maledetto il nome
dalla sua torre risuonò. Se lieta
la miri adesso è somigliante al riso
d'una bella infedel. Non senza pianto
nella leggenda delle lunghe sere
narrò i suoi fasti l'Isolano.

Eppure per quella contraddizione che presiede le umane vicende per cui la cosa che un giorno procura dolore, in un altro è fonte di gioia, ricorderò che nel 1497 vi giunse ospite dei Martinengo, Caterina Cornaro, Regina di Cipro la quale « fra le delicie del lago, de quali fu abbondevolmente spettatrice con pari godimento di esse nelle addobbate barche quasi sale, mostrò non poco compiacersi della vista gioconda di Monte dell'Isola, quivi con festosa magnificenza reiterando l'andate... »

Tutto ora tace e le mura del diroccato castello sono indivise fra diciannove proprietari forse per ricordare che qui sul lago la proprietà

MADONNA SERIOLA (METRI 599).

Isola S. Paolo coll'antico convento da poco distrutto.

è suddivisa all'infinito « onde puoi immaginarti quanti gentiluomini qui hanno un gran nome e una piccola fortuna ». Ormai le barche dall'unica vela quadrata scendono indisturbate al mattino il lago spintevi dal *vento* e lo risalgono dopo mezzo dì coll'*ora*, che è il vento che va da sud a nord.

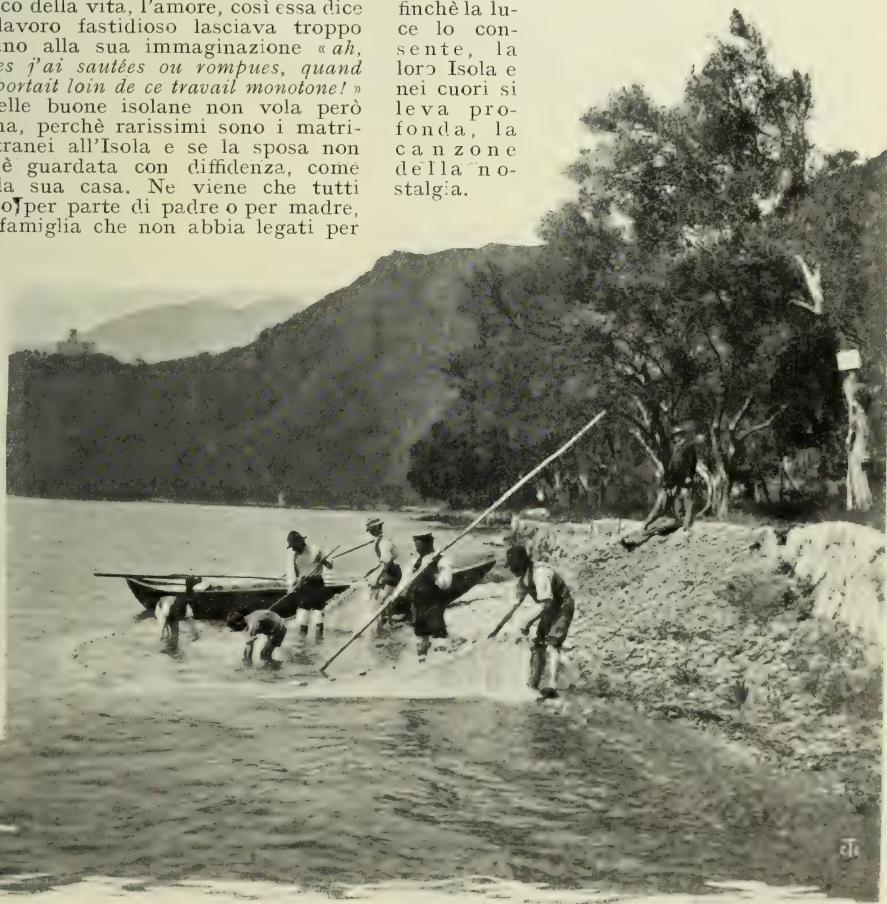
La popolazione dell'Isola, di circa un migliaio e mezzo di abitanti, è dedita nella parte montana all'agricoltura, alla pesca quella che popola le rive. Paesi completamente di pescatori sono Peschiera, Maraglio e Carzano e le speci pescherecce che più abbondano in queste acque sono la trota, la sardella, la tinca, il pesce persico, il corregone; ma siamo lontani da certe colossali pesche alle quali assistette Matteo Visconti e delle spedizioni che se ne facevano a Parma per Renuccio Farnese! Le reti più in uso sono la scarolina, la spadorna, la strosega, l'altana, il socolotto, e la pesca si fa con barche che paiono gondole col remo annodato con ritorta di vimini alla caviglia come si praticava nell'antica Grecia. Poco in uso è la pesca colla canna o colla tirlindana, forse in omaggio all'aforisma che la canna da pescare è un istrumento che comincia con un imbecille e finisce con una bestia!

All'esercizio della pesca che è libera in tutto il lago, si aggiunge l'industria casalinga della fabbricazione delle reti da caccia e pesca. E' una delle industrie a domicilio fra le più caratteristiche ed è nell'inverno che più si lavora, nella cucina del pescatore dove si radunano le reticiaie ponendosi a sedere intorno ad un tavolo che sta al centro sul quale vengono poste le reti già cominciate di cui capi vengono saldati per mezzo di gross

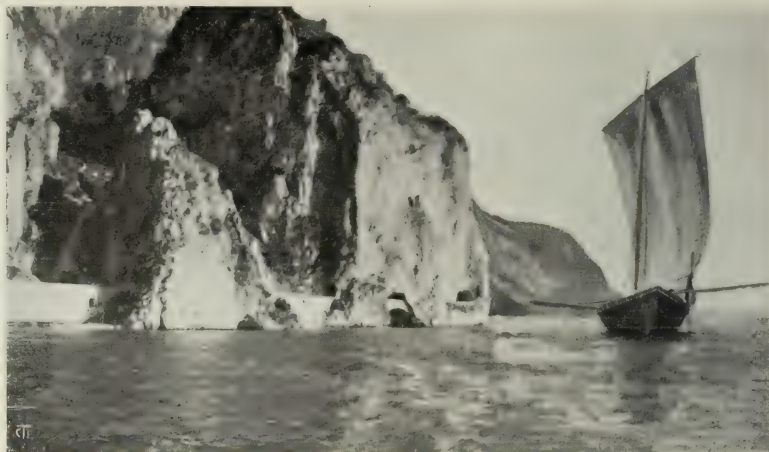
Rocca dei Martinengo.

Isola di Loreto.

Panorama del Lago d'Iseo con Monte Isola.

sassi. Una lampada inalzata sul suo piedestallo rischiara la stanza e tutte lavorano e cantano dei vecchi motivi popolari, cadenzati come canti gregoriani. Questa lavorazione deve avere colpito anche la Sand, perchè fa morire la sua eroina sulla stessa sedia ove da piccola faceva la rete, ma poichè il suo romanzo manca di color locale e non è che l'analisi psicologica dell'anima umana eternamente rivolta a ciò che è per lei il fulcro di ogni pensiero e di ogni azione, il nodo del giunco della vita, l'amore, così essa dice che questo lavoro fastidioso lasciava troppo libero cammino alla sua immaginazione « *ah, que de mailles j'ai sautées ou rompues, quand ma tête m'emportait loin de ce travail monotone!* » La mente delle buone isolane non vola però troppo lontana, perchè rarissimi sono i matrimoni con estranei all'Isola e se la sposa non è del paese è guardata con diffidenza, come straniera nella sua casa. Ne viene che tutti sono parenti o per parte di padre o per madre, e non vi ha famiglia che non abbia legati per vincoli di parentele due terzi della popolazione; perciò abbondano i soprannomi che distinguono i casati costituendo delle specie di tribù. Questo serrarsi tra loro, chiusi dalla verde cintura delle acque, caratteristico negli isolani, è ancora più sentito nelle popolazioni interne come a Cure, Menzino, Olzano, Novale, e sebbene l'attuale ricerca della mano d'opera, colla lusinga di alte mercedi, abbia indotto molti a lavorare fuori dell'Isola, nessuno pensa mai di non farvi ritorno alla sera, sfidando le tempeste del lago ed il lungo cammino; bisogna che si trovino proprio nella assoluta impossibilità di ritornare, ed allora dall'altra sponda guardano, finchè la luce lo consente, la loro Isola e nei cuori si leva profonda, la canzone della nostalgia.

La pesca a Monte Isola e l'oliveto di Sensole. In fondo il Castello Martinengo.

* * *

Le strade dell'Isola sono tutte mulattiere, ma buone; una di queste la gira tutta seguendo or la costa or internandosi di poco nel monte. Attraversa oltre i due comuni, varî centri abitati, come Sinchignano, che ospitò Giuseppe Zanardelli, Senzole, Menzino, e belle distese di vigneti tutti rinnovati, di oliveti quest'anno ricchi di frutti, è di castagneti, perchè ogni pezzo di terra utile maggiormente si inalza in fertilità. Da Carzano a Peschiera la strada si riduce a sentiero perchè la roccia cade a picco. Ora hanno attivato delle cave di medolo triassico e gli studiosi molto si indugiano su questa terra detta il paradiso del geologo. Infatti ad Olzano si vede un masso erratico di granito enorme certo portatovi dalla Valle Camonica, nella quale scorre l'Oglio che forma il lago, quando il ghiacciaio dell'Adamello copriva tutto il lago, e l'Isola non era ancora formata. Ora il ghiacciaio si è ritirato di cento chilometri!

LE GALLERIE DI MARONE. LE VELE IN USO SUL LAGO D'ISEO.

La seconda arteria stradale è quella che dal porto di Siviano porta, co lo insegna un cartello indicatore de Touring in un'ora alla sommità dove si erge il Santuario anticamente unica parrocchia dell'Isola, della Madonna Seriola dai ceri che si usavano por tare per la Madonna del due febbraio e che altrove prese il nome di Candelora. Quella chiesetta mi ricorda un proverbio, del resto molto comune ovunque, che servirà a dare un'idea de brusco dialetto del paese: « A la Madona d' la Seriola de l'inverno am se fora, ma se 'l pio o' l tira vent quaranta de' m turna dent ».

La chiesuola è a 599 metri sul mare ed ha un guardiano detto in gergo *romet*, il quale vive lassù colla caccia e con quello che portano i visitatori, essendo un frequentatissimo luogo d'escursioni per il panorama che vi si gode. Si dice che il suo predecessore sia stato trovato morto rosicchiato dai sorci.

Da quell'altura si gode la più bella vista del lago: come dall'albero maggiore di una nave vi è dato di vedere con un solo sguardo la poppa la prua, i fianchi liberi nell'acqua; così unicamente da quella sommità, voi vedete l'Isola contornata ininterrottamente dal verde nastro or largo, or più sottile, or chiaro, or cupo, ora addormentato, or troppo sveglio, dell'acqua. Tutte le borgate distese sulle due riviere (sono venticinque i comuni del lago) si riflettono capovolte tremule nell'acqua, come le fanciulle prerafaelite dello *Specchio di Venere* del grande Burne-Jones che si ammirò alla Mostra Inglese d'arte a Roma; l'isoletta di Loreto, antico convento di monache ora ridotto a graziosissima villa, vi pare un galleggiante, senza radici, dai ridenti paesi di Riva di Sotto, Marone, Tavernola, Sulzano e Sale, lo sguardo si eleva seguendo il monte e le convalli e trova Vigolo, Parzanica, Solto, Santa Maria del Giogo, dove è fiorente la pastorizia e l'agricoltura montana per raggiungere le cime dominatrici dove riposano i fati vigilanti sulla conca azzurra; il Monte Guglielmo a 1949 metri, il più alto che sovrasta il lago e più lungi a nord, la nevosa Presolana, mentre volgendo l'occhio a mezzogiorno le montagne vanno dileguando nel piano.

Per un istante fra le montagne immortali anche il vostro spirito crea la sua isola, attratto dalla meravigliosa necessità della solitudine finchè un autoscafo solca l'onda, una bella donna vi sorride e pensate alla vita che non consente troppi sogni.

ITALO BONARDI.

GLI OLIVI DI MONTE ISOLA.

SAHARA

Nell'Aregh sahariano.

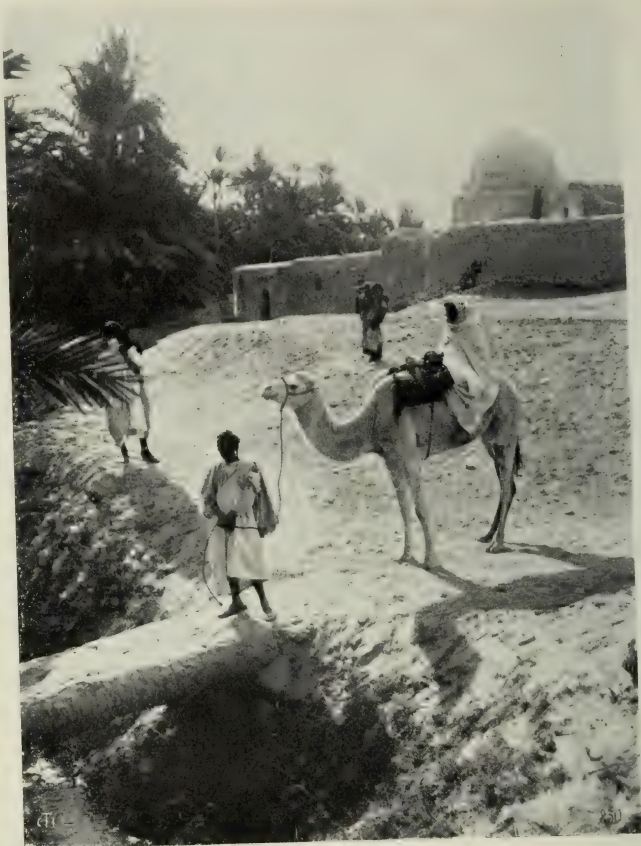
Fra la costa atlantica dell'Africa e la valle del Nilo si stende, a settentrione del Sudan e fra il 16° e il 30° grado di latitudine boreale, una vasta regione sterile e brulla, in gran parte disabitata e conosciuta col nome di *Sahara*, che a guisa di larga fascia si insinua fra la zona temperata e la torrida, quasi a demarcarne clima e vegetazione, e che tranne brevi interruzioni si dilunga pel continente asiatico verso l'estremo limite della Cina. Sino dalle più remote epoche questo leggendario deserto ha esercitato sempre una suggestione paurosa nelle diverse popolazioni che si succedettero in Africa, e tutti i tentativi per diradarne le tenebre della sua consistenza interna, s'infransero davanti ostacoli insormontabili: solo in questi ultimi anni la tenace temerarietà di grandi esploratori seppe vincere ogni resistenza, ed oramai possiamo dire che anche i misteri più reconditi di quella regione ci sono svelati.

Un tempo si credeva che questo immenso tratto di deserto africano fosse tutto un antico fondo di mare, ma le recenti esplorazioni, e osservazioni e gli studî effettuati hanno completamente sfatata tale leggenda, perchè pochi punti di questa regione, si trovano sotto il livello del mare, e le analisi delle sabbie e dei detriti rocciosi, anche nelle località più depresse, hanno in via assoluta esclusa la presenza di quelle piccole conchiglie e risopoli che caratterizzano appunto i terreni abbandonati dalle acque del mare. Si è inoltre potuto assodare che sonvi in diverse località massicci montuosi che raggiungono altezze superiori ai 2500 metri ed altipiani di oltre mille metri d'altitudine, solcati da lunghi e profondi avvallamenti, formanti i letti delle così dette *uadi*, torrenti in cui nella stagione delle pioggie scorrono tumultuosamente le acque che scendono a precipizio dai monti, e dove nelle epoche di siccità, che qualche volta durano intiere annate, scavando pozzi più o meno profondi, si trova quasi sempre nel sottosuolo acqua in quantità sufficiente per alimentare la vegetazione delle oasi. Resta così screditata un'altra antica credenza, che riteneva il Sahara una sterminata pianura paragonabile ad una mostruosa pelle di pantera, in cui le macchie nere che la chiazzavano, erano le verdi oasi sparse nel deserto.

Una gran parte delle sabbie del Sahara, e specialmente quelle che costituiscono le dune mobili esistenti a mezzogiorno del Marocco verso la costa atlantica, non sono di origine marina, ma formate dallo sgretolamento delle roccie esposte di continuo all'enorme sbalzo di temperatura che si verifica in questa regione, dove durante il giorno il termometro sale fra i 45 e i 55 gradi centigradi, per ridiscendere nelle ore notturne spesso sotto allo zero, producendo così un vero disgregamento nelle roccie

stesse. I venti violenti che vi spirano molto di frequente, ammucchiano quei detriti che si comportano come le ghiaie delle spiaggie marine, e non solo si rodono fra loro, ma intaccano anche le roccie su cui sono spinte da ogni parte, ricoprendole di veri strati di sabbie, che i venti trasportano poi e ammucchiano a intervalli, formando quelle temute dune mobili che tanto spesso insidiano le carovane costrette ad attraversarle per varcare il deserto.

Il Sahara che ha una superficie complessiva che si aggira intorno ai nove milioni di chilometri quadrati, cioè quasi quanto l'intiera Europa, può ritenersi composta di due grandi sezioni; la prima, generalmente piana e sabbiosa, si stende dalla valle del Nilo alla bassura Sirtica, ed è conosciuta col nome di deserto libico; l'altra, molto più ampia, comprende una serie di altipiani rocciosi e di massicci montuosi, che si insinuano a mezzogiorno dell'Algeria e del Marocco sin quasi alla costa atlantica.

Gli Arabi danno nomi diversi alle singole zone di questo grande deserto, a seconda dei caratteri che lo contraddistinguono; così chiamano *hammade* i bassi altipiani sabbiosi e compatti cosparsi di massi granitici e di ciottoli d'altre roccie, nei quali difetta in via quasi assoluta l'acqua e solo per eccezione s'incontrano paludi salmastre, che coll'evaporizzazione si coprono di efflorescenze saline; *sahel* le pianure di sabbia, *serir* se sparse di roccie e ciottoli, *aregh* se con dune mobili, *gebel* i massicci montani, *fiasi* le zone abitate, *kela* le disabitate, *hatia* se disseminate da qualche arbusto, *ghoba* se con alberi.

PRESSO UN MARABUTTO.

La flora della maggior parte di deserto può dirsi insignificante, perchè si riduce a poche graminacee, a qualche mimosa, a tisici cardi ed a stentate acacie, che crescono nelle località dove a non molta profondità sotto la sabbia trovasi qualche vestigia d'acqua; è invece assolutamente nulla nelle *hammade* e negli altipiani rocciosi, o dove le sabbie indurite formano una crosta impermeabile anche alle poche acque di pioggia che cadono a lunghi ed irregolari intervalli.

Nelle oasi disseminate in ogni parte del Sahara

CAROVANA IN CAMMINO.

invece la vegetazione è addirittura lussureggiante, e forma il più stridente contrasto colla sterilità circostante; dove esiste acqua nel sottosuolo o naturalmente o coll'aiuto dell'uomo, presto o tardi si forma l'oasi, che permette ad esseri animati di vivere e girare in quelle sconfinate solitudini: là è il regno del palmizio, la pianta tanto utile e preziosa, senza della quale l'indigeno non potrebbe abitare il deserto: è dessa che gli produce il dattero, suo principale alimento; i noccioli e le foglie servono come foraggio ai cammelli ed agli altri quadrupedi; colle fibre verdi si fanno cordami, stuoie, e tessuti rustici; i costolini e le corteccie sono ottimi combustibili, il tronco fornisce il principale legname d'opera, e quando la pianta invecchia, se ne cava il liquido lattiginoso che costituisce un'ottima bevanda. Sotto il verde fogliame degli alti palmizii crescono al riparo del cocente sole tropicale, alberi da frutta d'ogni sorta, e più in basso cereali, ortaggi, verdure e foraggi d'ogni genere, irrigati costantemente dalle acque del sottosuolo estratta con mezzi rudimentali e con paziente cura distribuita da numerosi rigagnoletti in ogni parte del terreno coltivato.

L'Uadi nell'oasi.

Anche la fauna del deserto non è molto ricca, ed eccettuate le oasi dove vivono cavalli, asini, bovini di piccola taglia, armenti di montoni e pollame d'ogni sorta, nel resto della regione, oltre al cammello, il re degli animali del deserto, che costituisce si può dire l'unico mezzo di trasporto, non si trovano che pochi struzzi, sciacalli, gazzelle, antilopi e corvi e certe specie di rettili, e ben di rado accade di incontrare qualche fiera affamata sperduta nella solitudine sterminata.

Il clima del Sahara, benchè quasi tropicale, ad eccezione dei punti in cui sonvi *sebche* e paludi salmastre, è sanissimo, in ispecie dove sente l'influenza dei venti che spirano dall'Atlantico. Nell'inverno nelle regioni degli altipiani e dei monti qualche volta cade la neve, ma difficilmente vi resta, perchè bastano poche giornate di bel tempo, per elevare notevolmente la temperatura, e farne scomparire ogni traccia.

La popolazione indigena del Sahara, che si vuole ammonti a meno di un milione di abi-

tanti, in gran parte è composta da *Tuareg* che appartengono al ceppo berbero, tanto diffuso in tutta l'Africa Settentrionale; essi sono relativamente civili, tanto che hanno una lingua propria ed un antico alfabeto, ma sono piuttosto intrattabili e dediti alla pirateria, e fanatici nella loro credenza mussulmana.

FRA I PALMETI.

Nella parte meridionale si trovano i *Tilbù* discendenti dal ceppo etiopico, e parecchie altre tribù indigene che professano la religione ebraica; a questi si frammischiano gli Arabi nomadi, gli schiavi neri ed i discendenti di quelli affrancati, che però ben di rado si mescolano colle altre razze ritenute superiori. La risorsa principale di queste popolazioni sono i cammelli, che allevano con cura e impiegano nei trasporti per le carovane; quando questi cespiti sono insufficienti e i prodotti delle oasi vengono a mancare, si danno con facilità alla rapina, e guai alle povere carovane che inceppano nelle loro scorrerie, perchè vengono assaltate e svaligiate senza remissione. Per sottrarsi a così dure eventualità, altro non vi è che imporsi col numero e colla forza alle scorrerie dei Tuaregh, perchè solamente allora questi predoni si rassegnano a lasciare passare indisturbate le grosse carovane, limitandosi alla riscossione di qualche pedaggio ed al noleggio dei suoi cammelli per il trasporto delle mercanzie.

* * *

L'immensa regione che ha confini non ben determinati e che viene comunemente indicata col nome generico di *Sahara*, non è come si è detto uniforme nella sua consistenza, ma una buona metà della sua superficie, e cioè per circa quattro milioni e mezzo di chilometri quadrati è occupata dalle sterili *hammade;* il resto è formato per un milione di chilometri quadrati da dune, per due milioni dai massicci montuosi, per un milione e mezzo da steppe e pascoli, e per soli 200 000 chilometri quadrati da terre coltivate e da oasi, cifra addirittura irrisoria in confronto alla immensa parte deserta e sterile, dove la deficienza e l'assoluta mancanza di acqua impedisce ogni vegetazione, e rende

L'ARRIVO DELLA CAROVANA.

BIVACCO DI CAROVANIERI.

inabitabili i luoghi non solo agli uomini, ma ben anco agli animali d'ogni natura che non vi trovano di che vivere. Il Sahara, specialmente nelle parti più depresse e solcate dagli ampî letti delle *uadi*, è disseminato da verdi oasi che sono le sole località abitate e coltivate di quella sterile regione, e ne formano le stazioni di sosta e di rifornimento per le carovane che vi passano per portarsi dalla costa mediterranea ai paesi del Sudan centrale. Lungo la depressione che attraversa il deserto libico in direzione quasi parallela al Mediterraneo, partendo dall'Egitto s'incontra il gruppo di *Siuah* e *Giarabub*, dove vuolsi esistesse sino dall'epoca faraonica il famoso tempio di Giove Ammone; poi le oasi di Augila, Sella e Giofra rinomate per la floridezza della vegetazione o l'abbondanza dei palmizi.

A mezzogiorno si stende il Fezzan, il paese delle *sebcke*, dove lungo i letti dell'*Uadi-es-Sciati*, del *Lajal* e dell'*Hofra*, trovansi le oasi di *Sebha*, *Temenhist*, *Zinghen*, *Yodna*, *Traghen*, *Temissa* e *Morzuk*, capitale dell'intiera regione non è troppo ricca di risorse del suolo, ma che vive più che altro del commercio di transito proveniente da Tripoli e che per le oasi di Gatrum e di Bilma si dirige verso il lago *Tsael* nel Sudan.

CAVALIERE TUAREG.

Ad oriente s'incontra la regione montuosa del *Tibesti*, nelle cui valli vi sono oasi abitate da *Tilbù* sedentarii, e più in là, circondata da centinaia di chilometri di arido deserto, trovasi il gruppo di *Kufra*, formato dalle oasi di *Taiserbo*, *Zighen*, *Buseina*, *Erbehna* e *Chebabo*, dove il Gran Maestro dei Senussi ha stabilito la sua residenza, e che perciò è diventato il centro più importante di questa potente setta, alla quale dicesi siano ascritti parecchi milioni di indigeni dell'Africa Settentrionale. Ad occidente del Fezzan sui bordi delle *hammade* vi sono le oasi di *Ghadamès*, di *Ghat* e dell'*Asben*, paese montuoso di origine vulcanica popolato da Tuareg nomadi e rapaci.

Nel Sahara algerino, oltre alle numerose e fiorenti oasi degli *Ziban* di cui *Biskra* è il centro principale, si distendono lungo la vallata dell'*Igharghar* le oasi di *Tuggurt*, *Uargla*, *El Golea* ed *Insalah*, poi quelle dell'altipiano di *Ahaggar*, e più ad occidente quelle del *Ta-*

FRA LE DUNE DEL DESERTO.

filet, dell'*Adrar*, dell'*Azauad* dove sonvi miniere di sale, e di *Tombuctu*, il centro principale della regione verso cui converge il commercio carovaniero del Sahara occidentale. Questa parte di deserto è una delle meno conosciute e ospitali, perchè scorazzata da tribù nomadi che vivono di rapina e soggetta alle raffiche dei venti che trasportano le sabbie delle dùne mobili, costituendo una minaccia continua per le carovane che corrono pericolo di rimanere sepolte o di trovare i pozzi inariditi o colmati.

* * *

Le ricerche geologiche degli studiosi hanno assodato che sin dal principio del periodo terziario, l'acqua ha esercitato un'influenza minima sul Sahara, per quanto prima di quell'epoca con tutta probabilità gran parte di quel territorio fosse cosparso di grandi laghi e solcato da fiumi; il prosciugamento del Sahara deve essersi accelerato negli ultimi venti secoli, perchè è accertato che i Romani avevano colonie e stazioni militari in località oggi brulle e ricoperte di sabbie, ed in paesi completamente abbandonati; ne fanno fede oltre alle numerose notizie trasmesse dagli storici dell'epoca, gli avanzi recentemente scoperti di intiere città seppellite dalle sabbie, a *Lambese* e *Tingad* in Algeria, a Leptis Magna in Tripolitania, le trac-

IERI E DOMANI.

LA PARTENZA DEI MEHARI.

cie di strade conducenti all'interno, i ruderi di antichi pozzi, necropoli, castelli e di monumenti d'ogni genere che sorgono solitarî in mezzo a territorî abbandonati e deserti. E che a quei tempi l'acqua ci fosse in quei luoghi, ce lo provano anche le iscrizioni ed i bassorilievi istoriati che di frequente si rinvengono, nei quali sono ricordati e figurati elefanti, rinoceronti, e persino coccodrilli per la cui esistenza era indispensabile ricchezza d'acqua dove ora più non si trova.

Si vuole che l'inaridimento del Sahara e la conseguente scomparsa dei fiumi e dei laghi sia dovuta in gran parte al perturbamento nel regime delle acque verificatosi specialmente durante i primordî del dominio arabo, in seguito alla distruzione delle immense foreste che rivestivano le pendici della catena dell'Atlante e degli altipiani che vi fanno corona; le numerose *sebke* e gli *schott* che ancora si vedono disseminati in molte parti del Sahara, sarebbero appunto i residui degli antichi laghi interni e qualche braccio di mare che s'innoltrava nelle parti depresse fra gli altipiani.

Se però nelle desolate *hammade*, e negli aridi *serir* l'acqua manca in via assoluta, in molte altre parti del deserto la si rinviene nel sottosuolo, e basta talvolta scavare pochi metri per trovarne in discreta quantità; nel *Suf* algerino, che comprende la parte di Sahara a mezzogiorno dei monti Aures, le acque circolano quasi a fior di terra, e per averne basta levare la sabbia sparsa sulla superficie e forare il leggiero strato gessoso per raggiungere l'acquitrinio. Nel deserto algerino lungo la vallata dell'*Igharghar* da *Biskra* sin oltre *Touggourt*, per parecchie centinaia di chilometri le depressioni chiamate *bahr* sono ricche d'acqua e sembrano spiragli d'un gran lago sotterraneo dove vivono certe specie curiose di pesci. Un piccolo sbarramento a breve profondità, basta per interrompere il corso di queste acque e per farle rigurgitare sino ad effiorare alla superficie, dove vengono utilizzate per l'irrigazione dei terreni circostanti, le cui sabbie, cariche di marne o di fossati, si trasformano in *humus* fertilissimo ed alimentano copiosamente vegetazioni lussureggianti.

ABITAZIONE INDIGENA NELL'OASI.

Dove l'acqua trovasi a maggiori profondità, gli indigeni da secoli scavano, con sistemi ancora troppo primitivi, dei pozzi che facilmente

s'interrano, perchè i rivestimenti interni in legno di palma non sono sufficiente difesa ai frequenti franamenti. I Francesi dopo l'occupazione del deserto algerino, effettuando il geniale progetto del capitano *Roudaire*, hanno iniziata la costruzione di numerosi pozzi artesiani, che spinti a profondità variabili dai 50 ai 130 metri, diedero erogazioni d'acqua affatto insperate, facendo così definitivamente tramontare l'altro grandioso progetto di colonizzare il Sahara modificandone il clima colla creazione di mari interni, che dalla costa atlantica e dai golfi della grande e piccola Sirte si spingessero nel cuore del deserto, dove si verificano le maggiori depressioni di terreno e dove la presenza di acque stagnanti salmastre provocano la malaria. Questi pozzi perforati meccanicamente nelle località dove si presume sianvi depositi sotterranei, raggiunto l'acquitrinio si riempiono, e la pressione spinge l'acqua stessa al livello del suolo. Nell'oasi di Tuggurt nel 1856 si scavò un pozzo artesiano, che alla profondità di 70 metri diede un'erogazione di 560 litri al minuto, che è come dire il doppio di quanto fornisce quello famoso di Grenelle a Parigi. Nell'*Ouad-Rhir* oltre ai 500 pozzi indigeni già esistenti, in questi ultimi anni vennero scavati ben 120 pozzi artesiani che danno 35 000 litri d'acqua al minuto, distribuiti in 43 oasi delle quali parecchie di recente formazione; prima che si trovasse l'acqua, quelle località erano completamente deserte, ed ora vi allignano oltre 700 000 palme.

Con questo metodo, che certamente esige molti capitali e non breve lasso di tempo, si inizia la graduale colonizzazione di quelle zone di Sahara dove trovasi acqua nel sottosuolo, e che potrà in tempo non lontano realizzare il sogno della Francia, di congiungere con una ferrovia attraverso il deserto i suoi possedimenti in Algeria e Tunisia con quelli della Nigeria e dell'Africa Centrale.

In questi ultimi tempi venne infatti preso in considerazione un vasto progetto ideato dall'ing. *Rolland* validamente appoggiato dal generale *Philibert*, che riprendendo gli studî rimasti interrotti dopo l'eccidio della spedizione *Flatters*, propone di rilegare le ferrovie algerine e tunisine col bacino del lago *Tsad* e del *Niger*, mediante una linea che attualmente s'arresta all'oasi di *Biskra*, ma che deve proseguire per *Tuggurt*, *Uargla* ed *Amguid*, e di là a *Kukahua* nel *Bornù*, e a *Tombuctù* e alla Nigeria.

La partenza del beduino.

L'effettuazione di questo grandioso progetto, finirà coll'assorbire gran parte del commercio del Sudan, ora già di molto diminuito dopo l'apertura dei nuovi sbocchi nella valle del Nilo, colla ferrovia dal Sudan egiziano al mar Rosso, e coll'attuazione del servizio di navigazione sul fiume Niger. Di conseguenza anche il commercio carovaniero, che ancora si dirige verso la regione tripolitana che stiamo occupando, ne sarà fatalmente danneggiato; ma nessuna forza umana può ormai arrestare l'invadente progresso moderno, e consuetudini ed usi antichi sono condannati a sparire davanti l'avanzarsi della civiltà europea.

***

Una vittima della sete.

Le prime notizie storiche che si hanno del Sahara risalgono ad Erodoto, che cinque secoli prima dell'êra volgare nel libro secondo delle sue storie diceva che nell'interno della ricca ed ubertosa Libia vi erano regioni dove non trovavasi altro: *che sabbia infocata e deserto* e decantava l'impresa dei cinque giovani *Nasamoni* che le avevano attraversate per giungere nel *paese dei neri*.

La conquista romana della costa settentrionale dell'Africa e l'avanzata delle sue legioni nell'interno, cominciò a diradare le tenebre intorno a questa regione misteriosa, e Sallustio che fu proconsole di Giulio Cesare in Numidia accennando agli antichi confini fra i dominî di Cartagine e Cirene, dice che le *Arè dei Fileni* erano *in una vasta pianura sabbiosa che s'addentrava indefinitamente nel continente africano*. Strabone parla già dei Nasamoni, dei Getuli e dei Garamanti che abitavano l'interno, e Plinio nella sua storia naturale, dice, che quei popoli dimoravano in località *circondate da deserti, al di là dei quali si stendevano l'Etiopia*.

Le stesse conquiste dei consoli Cornelio Balbo nella *Fasania* l'attuale Fezzan, di Settimio Flano nel Sudan orientale e di Paolino che pare si spingesse verso la Nigrizia, lasciarono ancora

molte incertezze sulle regioni attraversate, e fu solo all'epoca dell'invasione araba, che quel popolo conquistatore e fanatico, riuscì montato su cammelli a scorrazzare per quei deserti, che prima avevano arrestata la marcia a tanti altri invasori. Gli storici *El Bekri*, *Abulfeda*, *Leone l'Africano* ed altri dell'epoca, ci descrivono i loro lunghi viaggi attraverso le regioni dell'Africa Settentrionale, e ci raccontano le avventure dei temerarî capitani arabi, che si spinsero nel Sahara per imporre la religione di Maometto ai popoli indigeni sparsi nelle oasi. E si arriva così al principio del secolo dicianovesimo, in cui rinasce il desiderio nelle nazioni della civile Europa di investigare i misteri del deserto africano; fra i primi esploratori si contano *Mungo Park*, *Lyon*, *Caillè* e *Richardson*, poi *Barth* che penetra nell'*Asben*, *Duveyrier* che esplora l'*Ahaggar*, il paese montuoso dei Tuareg, indi *Nachtigal* che descrive il *Tiberti*, ed infine, dopo altri parecchi, il *Rohlfs* il più infaticabile e fortunato che dopo aver compiute parecchie traversate nel deserto sahariano, riesce primo fra gli europei a penetrare a Kufra, l'oasi inaccessibile della tribù dei Senussi.

La preghiera nel deserto.

Come finisce l'oasi.

E mentre l'Inghilterra manda i suoi esploratori, e fra questi parecchi italiani, a visitare il Sudan orientale e la parte di Sahara che trovasi nella sua zona d'influenza, la Francia allestisce le spedizioni militari e scientifiche che dall'Algeria si irradiano in tutti i sensi nell'attiguo deserto: occupa oasi, costruisce forti, scava pozzi artesiani e lentamente estende a sud i confini dei suoi possessi, nel mentre ciò dalla Nigeria allarga la sua zona d'influenza verso nord nell'intento di occupare definitivamente il frapposto *hinterland* ancora indipendente. Ormai i progetti espansionisti della Francia e dell'Inghilterra, disciplinati di comune accordo colla convenzione del marzo 1899, sono in via di compimento, e quando l'Italia avrà conquistata la Tripolitania, a prezzo del sangue de' suoi eroici soldati, troverà precluso ogni sbocco nel deserto di Sahara, perchè già tutto occupato da quelle due grandi potenze: a noi non rimarrà che sfruttare le risorse agricole della regione, abbandonando ogni speranza di commerci coll'interno, ormai completamente accapparrati da coloro che più di noi furono previdenti ed audaci.

Ing. GIOVANNI DE-SIMONI.

PROSSIMO AD ESAURIRSI:

I.° ANNUARIO DI TURISMO E SPORTS INVERNALI

Edizione 1912 del T. C. I.

Per riceverlo franco di porto inviare vaglia di L. 3,20 alla Sede del T. C. I. - Milano

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

La moda invernale a Parigi.

Il varo della "Nino Bixio": la nave da guerra costrutta a Castellamaro di Stabia (lungh. m. 31, disloc. tonnellate 3575, velocità 29 miglia).

Le antiche arene di Parigi (Lutezia) si vanno trasformando in un teatro libero sull'esempio delle arene di Nimes in Provenza.

Poeti viandanti

Federico Nietzsche ha scritto un giorno che bisogna diffidare dei pensieri concepiti senza la gioia di tutti i muscoli. E in *Ecce homo*, un libro inquietante che può essere considerato come il suo testamento intellettuale, dava il più bell'esempio di questa diffidenza, raccontando il suo metodo di lavoro. Egli concepiva i suoi libri e li abbozzava passeggiando o viaggiando. Più tardi poi li elaborava, lavorando in una camera, vuota di libri, davanti a un alto leggio, sul quale non si poteva scrivere che stando in piedi. Tra un periodo e l'altro,

GOETHE.

NIETZSCHE.

faceva un piccolo viaggio intorno alla sua stanza.

Così il suo più bel libro *L'origine della tragedia* fu abbozzato durante una campagna di guerra. *Così parlò Zarathustra* nacque sulle colline della nostra Riviera e fu abbozzato nella nostra patria per la quale egli aveva una predilezione quasi morbosa.

Negli ultimi anni della sua vita, poi non poteva più vivere altrove. S'era affezionato a Torino con una passione che rasentava la mania. Ne amava tutto, le strade e la cucina, le fruttivendole e i fanciulli, il clima e i dintorni. I dintorni specialmente. S'arrampicava sulle colline con la sua carta e le sue matite, e scriveva, scriveva tutto ciò che il paesaggio gli suggeriva: aforismi scintillanti come ruscelli, epigrammi duri come ciottoli, paradossi vibranti come allodole, capitoli folti d'osservazioni come alberi pieni di foglie; e tutto v'era mosso dall'ispirazione accesa come se l'aria delle alture vi circolasse disordinando i periodi, sollevando le parole, contorcendo le argomentazioni. « Bisogna muoversi — egli diceva — bisogna agitarsi. Perchè i greci fecero della filosofia così robusta? Perchè furono dei peripatetici! » E sghignazzava. Sghignazzò finchè divenne pazzo. Una sera i torinesi lo trovarono in una di quelle vie che egli amava, abbracciato al collo d'un cavallo. — Anche in quella crisi il peripatetico infaticabile volle dimostrare il suo amore per la locomozione, coll'abbracciare simbolicamente colui che ne è la vittima più sconsolata: il cavallo delle vetturette pubbliche!

Da quando ho saputo questa pietosa istoria, io non ho più il coraggio di ridere di certe strane creature che attraversano le nostre città tra gli sguardi ironici della folla. Vestiti di magro come don Quichotte, polverulenti come automobili da corsa, barbuti a lungo come certi malati che portano gli occhiali anche a letto, essi possono nascondere sotto la loro apparenza di mendicanti pedestri, qualche tesoro di sensazioni e di osservazioni raccolte lungo le nostre strade, come fiori che si conservano nell'anima, per farne delle ghirlande.

Sarebbe interessante seguire le orme di Nietzsche attraverso l'Italia: parecchie delle nostre città dovrebbero dare il suo nome a qualcuna delle loro vie più moderne. Dall'Engadina a Napoli, il filosofo ambulante le ha visitate quasi tutte, frugandole con quegli occhi velati dalle lenti, che erano come febbricitanti in contemplazione dietro i vetri di una finestra. E i suoi libri sono pieni delle visioni paradossali di queste città e di questi paesaggi attraversati coi pensieri in fiamme. Talvolta i mari d'Italia fanno sentire il fragore delle ondate che vengono dal largo, in certe pagine dell'opera sua alla quale le nostre montagne hanno data la robusta ossatura.

Io ho sempre notato che i libri ove circola un grande soffio panteistico furono scritti da artisti, vagabondi come velieri, che avevano lo stesso metodo di lavoro del filosofo tedesco.

Schelley ha composto le sue più belle liriche vagando nelle notti lunari sulle spiagge toscane. Alla baia di Napoli e ai colli di Roma anche egli deve molte ispirazioni. Spesso egli usciva il mattino con le tragedie di Sofocle tra le mani per non tornare che la sera con molte pagine scritte frettolosamente nell'ardore dell'ispirazione. Da questi vagabondaggi sgorgarono appunto i suoi poemetti, ardenti come visioni, vivi come la vita stessa ch'egli osservava infaticabilmente coi suoi grandi sguardi di fanciullo stupito.

Basta leggere i titoli di questi poemetti per vedere come ad essi si trovi sempre strettamente legato il nome del paese ove furono scritti: Al Monte Bianco; L'alba del sole sui Monti Euganei; Scritti nella baia di Lerici, e via, e via tutta l'Italia che passa dal lago di Como, al Colosseo di Roma, dalla spiaggia di Venezia, alle colline di Fiesole: tutti i nostri paesaggi come dei quadri chiusi in una mirabile cornice di versi, che l'Inghilterra appende con venerazione nel tempio della sua poesia.

Tutto è grandioso nel canto dei poeti anche il dolore. Essi risuscitano in tutto quello che

toccano la bellezza che dorme, come l'acqua nella roccia in attesa della magica verga che la faccia sgorgare. L'Italia dal contatto di questi spiriti esce ancora più grande e più bella. Il suo fascino acquista nei loro canti qualche cosa di sacro.

Goethe, al tempo delle *Elegie Romane* soleva dire che se avesse vissuto sempre in Italia avrebbe scritto molto di più. Ma Goethe non apparteneva alla categoria dei veri peripatetici. Viaggiò quasi tutta l'Italia ma con la diligenza e a piccole tappe. Egli era un olimpico e non un sensitivo, non un entusiasta.

Egli doveva camminare lentamente e viaggiare solennemente. Vi sono certi suoi periodi che sembrano scritti da una statua sopra una pagina di sasso. Basta leggere il *Viaggio in Italia*. Goethe passa senza fremere, meditando, accanto a quelle cose che più tardi Heine doveva contemplare vibrando. Bisogna leggere i *Reisebilder*. — Heine sembra un fratello maggiore e minore di Nietzsche. Anch' esso lasciava la città dei suoi studi per fare delle lunghe passeggiate a piedi che duravano parecchi giorni, attraverso le montagne coperte di pinete. Anch'esso veniva in Italia per ritrovare la salute e per scrivere quelle dilettose pagine che sono i Bagni di Lucca, Lucca e le Notti fiorentine. Prendeva appunti nel vivo della vita, scriveva una dopo l' altra, pagine sopra pagine in una camera d'albergo dove alloggiava, fra una tappa e l'altra, improvvisava le sue più belle poesie sotto la finestra di qualche sconosciuta, o aguzzava le sue freccie più acute lungo la strada così come gli altri viandanti tagliano un bordone da una siepe e se lo accomodano camminando. Leggendo le sue opere si comprende subito come egli fosse vagabondo e irrequieto. Basta guardare certi suoi ritratti per pensare a uno zingaro elegante che segue con uno sguardo di nostalgia le rondini e le comete che passano sul suo capo coperto di capelli lunghi. — Ora non ci sono più poeti che scrivono premendo il petto sull'erba e appoggiando il foglio al tronco d'un albero dopo avere passata una notte sotto le stelle.

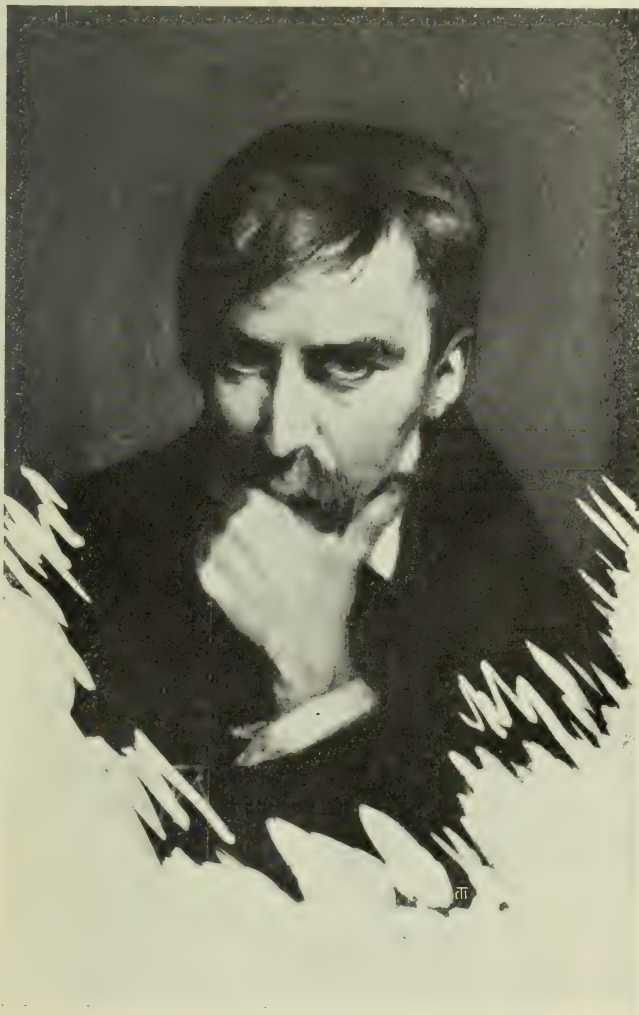
Ora i letterati amministratori sapienti del loro piccolo ingegno chiedono dei brividi ai ventilatori elettrici piuttosto che all'aria aperta e non attraversano le distanze che chiusi in uno scompartimento ferroviario.

Per questo a molta letteratura moderna manca quel senso grandioso della vita libera, della vita varia, della vita movimentata, che dilatava le opere dei poeti antichi, vissuti di poesia e per la poesia, quasi mendicando, ma senza mai battere due volte alla stessa porta. Per comprendere la poesia di quei rapsodi erranti, bisogna leggere la storia o meglio la leggenda di certi poeti indiani, di certi poeti persiani che attraversavano i deserti e le lande senza altro scopo che la poesia, senza altra meta che il capriccio.

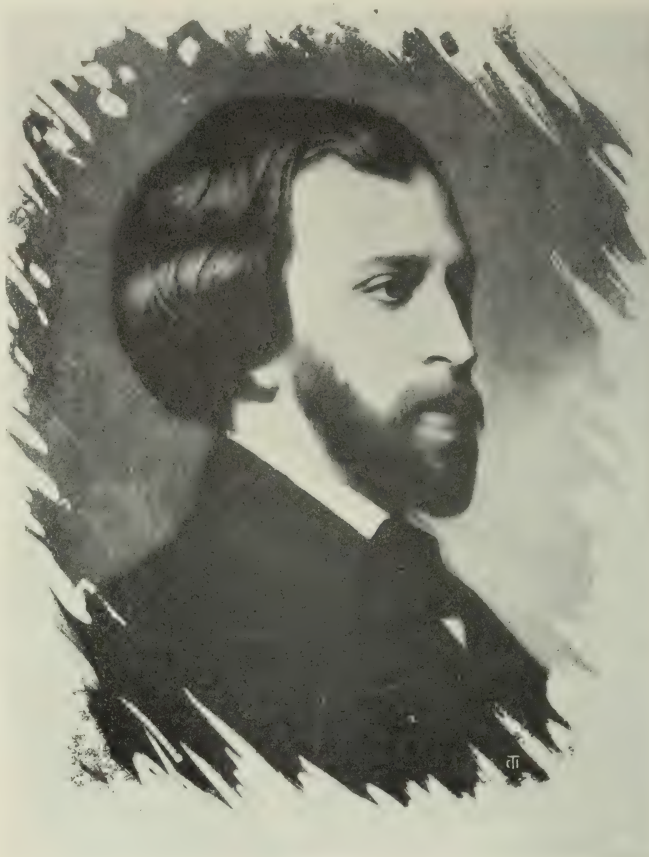
Ora non si cerca più di fare della strada che nella vita. Ed è un turismo anche quello che può condurre se non altro alla ricchezza, ma che fa però perdere molti viandanti. Spesso nella vita non è che quistione di strade. Ogni giorno ci si trova a qualche bivio.

L'esempio dei fratelli Goncourt è eloquente. Erano due giovani acquarellisti che dipingendo del roseo si guadagnavano tanto da far meno nera la vita. Un giorno decisero di fare il giro della Francia a piedi e partirono portando con loro i pennelli, i colori, le carte e un taccuino per la nota delle spese giornaliere. Ma invece di piccoli numeri i due fratelli vi scrissero impressioni e sensazioni di viaggio, prendendo tanto piacere alla cosa, che tornati a Parigi deposero i pennelli per maneggiare la penna.

Due grandi letterati sono nati così da un semplice caso e noi dobbiamo al podismo delle pagine che sono immortali.

Ha ragione dunque Nietzsche che col suo: *Bisogna muoversi. Bisogna agitarsi* sembra no-

HEINE.

bilitare il *Circolate. Circolate* delle guardie di città! Circolare o non circolare. Ecco il problema. Ha detto Schakespeare. Agitarsi. Vivere. Moltiplicarsi.

Persino Gustavo Flaubert fu scosso dalla sua depressione meditabonda quando abbandonò la sua tavola carica di libri. Nel suo giornale di viaggio il marmoreo prosatore ha lasciato delle pagine, accese come fiamme, sull'Italia. Bisogna vedere a quali parole egli ricorre per esprimere la sua ammirazione davanti allo spettacolo di quel lago di Como che Sthendhal amava come si ama la propria culla. Nascere, vivere e morire là, grida l'autore di Salambo. E come lui, su tutte le alture che dominano paesaggi sconosciuti, a tutti gli inattesi sbocchi delle vallate, davanti a tutto ciò che nella natura è bello, è grande, è impreveduto quanti artisti devono avere espresso questo voto che per il primo Alfredo de Musset ha fatto pensando a Venezia. In quanti posti avrebbero voluto nascere, in quanti vivere, in quanti morire. Ma poichè nascere e morire non si può che una sol volta, essi hanno cercato di vivere dovunque. E vivere dovunque è mutare la propria vita ad ogni luogo che si muta. Viaggiare e moltiplicare le proprie ore rendendole diverse. Agitarsi è aumentarsi. Seguiamo dunque le voci del filosofo peripatetico e del poeta errante, dando ai nostri occhi uno spettacolo nuovo ogni alba affinchè l'anima ogni alba ci dia pensieri novelli. Ci sono nella nostra Italia delle terre vergini che attendono ancora il loro poeta. **FAUSTO VALSECCHI.**

MUSSET.

La Carta della Tripolitania e Cirenaica

continua ad essere distribuita a tutti quei soci che rinnovano l'associazione per il 1912, esperendo così l'*unico mezzo per ottenerla*, non essendo essa posta in vendita. A tutti i soci al corrente che ce ne sollecitano l'invio facciamo osservare che il tempo necessario per sistemare tutti i soci che si mettono in regola è moltissimo, se si ha riguardo al fatto che entro la prima quindicina di gennaio si sono verificati oltre *sessantamila* pagamenti, fatti per gran parte con cartoline-vaglia, che vanno ad una ad una protocollate, girate, registrate, accreditate ai singoli, ai quali va spedito il talloncino e di cui l'indirizzo va trascritto, passato in tipografia, controllato e trasmesso all'ufficio di spedizione.

Poichè il personale è per ragioni ovvie quello normale con solo qualche avventizio, dato che la ressa di lavoro è limitata a queste prime settimane dell'anno, non dubitiamo che i soci vorranno ragionevolmente attendere il loro turno di distribuzione, che non può d'altra parte venire comunque alterato da singole sollecitazioni.

È pronta l'artistica copertina in tela con figura simbolica a colori del Malerba per rilegare la RIVISTA MENSILE 1911. — Per riceverla franco di porto inviare Cartolina-vaglia di L. 1,20 alla sede del T. C. I. - Milano.

L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DELL'AERONAUTICA DI PARIGI

VEDUTA GENERALE DELL'ESPOSIZIONE.

Quest'anno al Grand Palais dei Campi Elisi la mostra dell'aviazione e dell'aeronautica è meraviglosa per la sua imponenza e decorazione artistica, per le macchine che vi sono esposte. Il tempio dell'aviazione va sempre più conquistando gl'industriali e sempre più si arricchisce di macchine prodigiose, per essere sempre l'espressione del nuovo, per essere sempre la manifestazione lell'ingegno alla ricerca dei misteriosi segreti dell'aria.

Al Grand Palais è a festa dell'attività febbrile e ardimentosa lel risveglio moderno, lella scienza nuova che entusiasma ed affascina, che ci solleva lalla schiavitù terrena per librarci nell'azzurro nfinito, sede dei nuovi lestini, alla conquista lella redenzione e della iviltà!

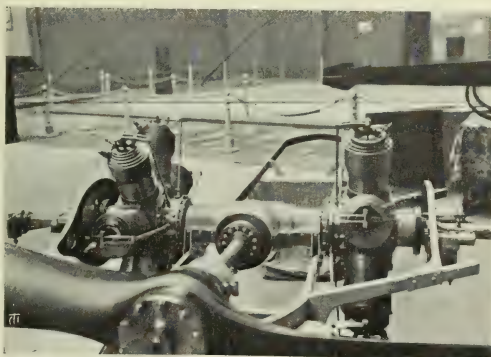
I DUE MOTORI GNOME DI 70 HP CIASCUNO INSTALLATI A BORDO DEL BIPLANO COANDA.

L'esposizione di Paigi riflette per intero progresso verificatosi nel campo dell'aviazione dell'aeronautica: progresso grande, mirabile, ompiutosi nell'anno appena trascorso. L'eperienza acquistata coi primi tipi di aeroplani, oi primi motori leggeri, gli studî fatti sulle liche, quelli compiuti sulla resistenza dell'aria e l'analisi dei fenomeni che intervengono regolano il moto dell'aeroplano nell'aria, anno fatto compiere grandi passi alla fragile leggera macchina aerea. Ma ciò che ha contribuito grandemente a questo maraviglioso progresso è stato l'impulso poderoso dato all'aviazione dal Ministero della Guerra francese, il quale sin dal 1910 s'era reso conto degl'immensi servigi che avrebbe potuto rendere l'aeroplano in tempo di guerra.

Il concorso militare svoltosi nelle pianure di Reims nell'autunno scorso ha portato frutti preziosi, ha mostrato di quali maravigliosi risultati è capace l'aviazione quando venga aiutata e incoraggiata seriamente.

E fare ciò è dovere di nazione civile, è indice di evoluta coscienza moderna, è segno non dubbio di educazione di popolo conscio dei suoi bisogni e di quelli dell'umanità!

Che l'aeroplano potesse rendere servigi notevoli in guerra era noto ai tecnici sin da qualche anno fa, ma non riuscì del pari evidente a coloro che stavano a capo degli eserciti; ed è perciò che in molte nazioni non si è pensato a provvedersi d'apparecchi volanti se non dopo la guerra italo-turca, in cui tali macchine hanno potuto esplicare — e solo in parte — la loro preziosa azione.

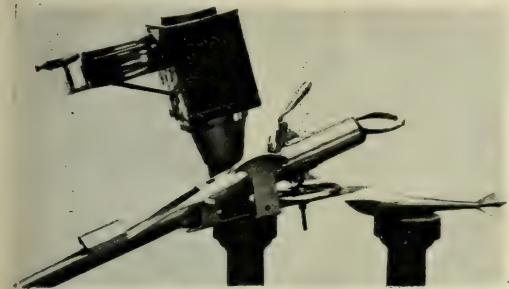
Anche noi abbiamo pensato relativamente tardi a fornirci di macchine perfezionate, e solo la guerra e i maravigliosi risultati del concorso militare francese ci hanno indotto ad aprire gli occhi. Dopo quest'ultimo anzi pare

che anche il Ministero della Guerra italiano si affretti a bandire un concorso per motori ed apparecchi, come da qualche tempo ha pure fatto il Governo britannico.

Ma di quale immenso vantaggio avremmo potuto godere e quale superiorità strategica avremmo potuto dimostrare sui turchi se avessimo potuto disporre sin dall'inizio dell'occupazione di uno degli otto aeroplani che sono riusciti felicemente a superare le prove del concorso di Reims. Un aeroplano con due persone, carico di 300 chilogrammi di bombe e che fosse stato capace di rimanere in aria per un percorso di 300 chilometri, cioè per oltre quattro ore consecutive, avrebbe potuto distruggere completamente i nemici rovesciando giornalmente su di essi delle tonnellate di esplosivo. La guerra sarebbe forse presto terminata e noi avremmo risparmiate vite preziose e guadagnato tempo, denaro e prestigio! Ma per far ciò bisognava aver capito, come il generale Roques — l'Ispettore permanente dell'Aeronautica militare francese, quegli che ha bandito il concorso per aeroplani da guerra — di quali perfezionamenti sarebbe stato capace l'aeroplano!

A DESTRA, IN ALTO, L'APPARECCHIO ZODIAC: A SINISTRA, IN BASSO, L'APPARECCHIO DELLA CASA TEDESCA ALBATROS.

E sono questi perfezionamenti che si ammirano all'esposizione di aviazione e d'aeronautica del Grand Palais. Gli apparecchi che hanno preso parte al recente concorso militare occupano in tutti gli *stands* il posto d'onore; e sono i più ammirati perchè essi rappresentano il prodigio, perchè in essi si riscontrano i più potenti motori, le migliori eliche, i materiali più resistenti che la metallurgia abbia saputo fabbricare, le più pratiche disposizioni delle diverse parti: dei piani portanti, degl'impennaggi, degli stabilizzatori, degli apparecchi di manovra. Il monoplano Nieuport, il biplano Bréguet, il monoplano Deperdussin, i biplani dei fratelli Farman e quello Savary sono perciò meta desiata alla folla dei tecnici e degli studiosi d'aviazione che arrivano da tutte le parti del mondo civile per ammirarli, per studiarne i dettagli, per scoprirne i segreti. E davanti a queste macchine portentose, davanti ai loro nomi che spiccano negli *stands*, si rievocano *les performances*, i prodigi di questi fragili ordigni; e tornano alla mente i nomi di Weymann, di Védrines, di Beaumont, di Prévost, di Moineau e le loro gesta attraverso il continente europeo. Gesta che rimarranno nella storia della civiltà del mondo, gesta che diranno la potenza della meccanica nel progresso umano!

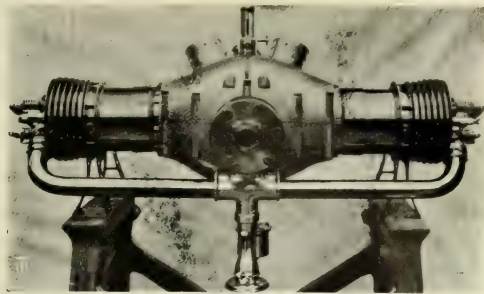
RADIATORE-VOLANO FIORNI.

E accanto a queste famose macchine alate altri nuovi apparecchi si trovano esposti all

Il lancia-torpedine per aeroplano dell'Ingegner Coanda.

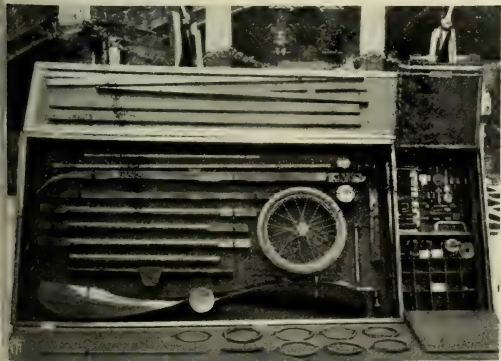
Il motore Nieuport di 30 cavalli.

mostra dei Campi Elisi; molti di essi sono però nuovi per modo di dire, perchè sono quasi identici ai tipi classici e non se ne discostano che per alcuni particolari costruttivi neppur sempre felici. Tuttavia ve ne sono alcuni ben costruiti e che rivelano tendenze e concetti nuovi. Le differenze più salienti che si riscontrano però tanto nei nuovi tipi delle case costruttrici più note, che in quelli apparsi quest'anno, si riferiscono principalmente alla forma della fusoliera ed al profilo (sezione) delle superfici portanti.

Dagli apparecchi esposti pare ormai entrato nella convinzione dei costruttori vecchi e nuovi che la fusoliera debba essere completamente ricoperta, allo scopo di offrire minore resistenza all'avanzamento: è un concetto questo ch'io ho cercato di diffondere il più possibile sin da tre anni fa e per il quale ho dovuto vincere l'ostinazione di varî studiosi d'aviazione convinti del contrario perchè contrariamente vedevano fare dai costruttori più noti. Oggi questo concetto pare accettato da tutti in linea di massima, perchè lo si vede applicato in quasi tutti gli apparecchi. La forma soltanto della fusoliera lascia ora a desiderare, perchè in tutti essa si allontana alquanto da quella dei moderni dirigibili, o meglio, da quella del corpo dell'uccello, il quale è precisamente di minima resistenza alla penetrazione. Hanno forma alquanto buona la fusoliera dei nuovi apparecchi Morane, meno buone sono quelle dell'aero-torpedine di Tatin e quella esposta nello *stand* Borel, perchè entrambe molto allungate.

E' inutile poi dire che le fusoliere a sezione rettangolare e non rastremate, che pur tuttavia si vedono in molti aeroplani, sebbene interamente ricoperte di tela, presentano una resistenza relativamente grande alla penetrazione: e pare strano come i costruttori di questi aeroplani abbiano capito che per rendere minore la resistenza all'avanzamento convenga ricoprire la fusoliera, e non abbiano capito anche che affinchè tale resistenza sia ancora minore, occorra rendere la forma della fusoliera simile a quella del corpo degli uccelli. Speriamo però che anch'essi si convincano dell'esattezza di questi concetti e che presto si decidano a metterli in pratica.

Anche nelle superfici portanti degli apparecchi si nota un progresso, e pare che il profilo (sezione) simile a quello delle ali degli uccelli cominci a diffondersi ed a perfezionarsi. L'ing. Coanda ne ha dato un magnifico esempio quest'anno colle ali a *profil-turbine* del suo biplano — profilo da me studiato e brevettato per le ali delle eliche sin dal 1908 — e Morane (nel monoplano tipo Morane-Saulmier), H. Farman (nel suo nuovo monoplano), la Société Automobile et Aviatic (nel monoplano che con due persone ha raggiunto 115 km. all'ora) ed altri l'hanno già applicato alle superfici dei loro apparecchi.

Un'altra novità in fatto di superfici portanti è presentata poi dall'aeroplano Nieuport in cui notansi le ali a doppia curvatura. Il profilo di queste superfici, già noto, ma di cui si disconoscevano i vantaggi — che pur la teoria indicava —, ha dato sperimentalmente un ottimo risultato: tale che — insieme alla forma della fusoliera (che è buona, ma non è la migliore) — ha permesso all'aeroplano di raggiungere, con un motore di soli 30 cavalli, la velocità di 138 chilometri all'ora.

Fra gli apparecchi nuovi, molti dei quali, come ho già detto, sono copie più o meno buone dei tipi classici, non mancano quelli che pre-

Cassa utensili Aviatic.

L'aero-berlina del signor Deutsch de la Meurthe in pieno volo a Étampes

sentano un certo interesse. Tale è, ad esempio, il Ponche e Primard per la disposizione originale dell'elica. La fusoliera di questo monoplano è ridotta ad un'intelaiatura, specie di carcassa triangolare in tubi d'acciaio, costituita da due pattini inferiori che si stendono lungo tutto l'apparecchio e d'un tubo metallico robusto nella parte superiore che porta l'elica, situata appena dietro le superfici portanti. Con tale disposizione si è voluta rendere propulsiva l'elica, allo scopo di aumentarne il rendimento.

Un altro apparecchio che si allontana dall'ordinario è l'aero-torpedine Tatin-Paulhan: in esso si è cercato di dare alla fusoliera la forma di minima resistenza, di aumentare il rendimento dell'elica ponendola posteriormente, cioè rendendola propulsiva, e di aumentare l'effetto utile delle superfici portanti dando ad esse una curvatura speciale verso l'alto, che però è più dannosa che utile perchè non si accorda colla teoria nè si riscontra in natura.

Una novità sensazionale poi è data da un apparecchio speciale costruito dalla casa Blériot: l'*aero-berlina* del signor Deutsch de la Meurthe, il gran mecenate dell'aviazione. E' costituito questo semplicemente d'un monoplano Blériot e di una berlina situata sotto le ali dell'apparecchio: ma l'idea sola del cocchio volante — reminiscenza cara di fiabe fanciullesche — eccita la curiosità dei visitatori e tutti accorrono a vedere il prodigio.

Il carrello d'atterramento e la parte anteriore del monoplano Farman. La fusoliera e lo scheletro dell'ala del monoplano Morane-Saulnier.

Fra gli apparecchi stranieri che sono esposti al Salon di Parigi, è degno di nota poi l'Albatros, un biplano militare già noto nel mondo aviatorio per le buone prove che ha dato alle manovre tedesche e russe.

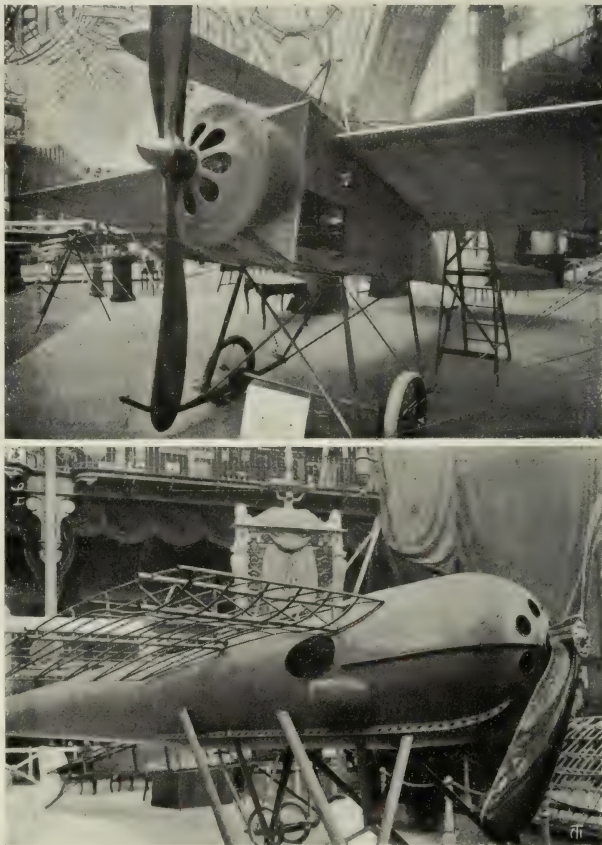
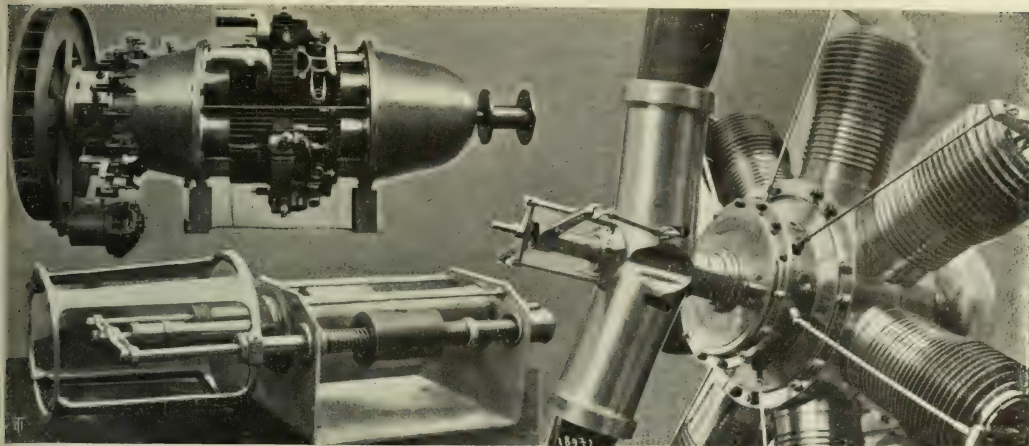
E tra gli apparecchi comparsi per la prima volta alla mostra annuale — oltre i citati — v'è poi il monoplano Blériot tipo popolare, quello di tipo rapido 1912 dello stesso costruttore — caratteristico per la disposizione delle molle a balestra del carrello —, il monoplano Bristol, quello Canard Besson, il Train, quello Balsan, il biplano Zodiac, quello Astra, il Caudron, quello Clément-Bayard, il monoplano Vinet, quello Kauffman, l'Aviatic, quello Poix et Deroig, quello Hutchinson ed altri.

E non mancano in questa bella esposizione i modelli di equilibratori automatici, di cui più attive sono state le ricerche in questi ultimi tempi: l'equilibratore Fauchon, quello Doutre e quello Piano vi fanno bella mostra nell'ansiosa aspettativa della sanzione pratica.

Interessantissima in questa esposizione è riuscita poi la ricca e varia mostra di motori per aviazione e per dirigibili: una vera fioritura di meccanismi, uno più ingegnoso dell'altro, tutti creati allo scopo di rendere minimo l'ingombro ed il peso e grande la potenza sviluppata. Gli industriali pare ora che prendano interesse alla costruzione di questi metallici cuori delle macchine aeree: la produzione meravigliosa di essi ne è testimone eloquente, è rivelatrice dell'entusiasmo nuovo, della confidenza che cominciano ad ispirare ai capitalisti questi nuovi strumenti di progresso e di civiltà.

E non sarebbe ora che anche in Italia si facesse qualche cosa in proposito? A vedere tutto questo lavoro e questi prodotti dell'industre sorella latina non si può fare a meno di pensare alla nostra patria, all'inferiorità manifesta della nostra industria.

Eppure da noi l'automobilismo ha già mostrato di quali prodotti siamo capaci, di quali maravigliose risorse siamo dotati, quale perfezione di costruzione siamo in grado di raggiungere! In Italia abbiamo le migliori case costruttrici di automobili del mondo; e ciò è stato dimostrato anche in moltissime gare internazionali tenutesi in questi ultimi tempi. Perchè dunque non saremmo capaci di costruire e perfezionare i motori e gli aeroplani? Manca a noi ingegno, entusiasmo, energia?

Oltre ai motori già noti, molti dei nuovi sono venuti in gran parata ad offrirsi all'ammirazione dei visitatori e più specialmente agli occhi degli studiosi di meccanica. Fra questi ve n'ha qualcuno veramente ingegnoso. L'Helium, ad esempio, un motore a cilindri rotanti, a due tempi e a doppio effetto, è una maraviglia di meccanica: con 5 cilindri da 100 × 100 arriva a sviluppare, a 1200 giri, la potenza di 110 cavalli; e non pesa che 13[illegible] chilogrammi in ordine di marcia. Il motore

MOTORE SALMSON (SISTEMA CANTON-UNNÉ) DI 60 HP. — LO STABILIZZATORE DOUTRE. — L'ELICA A PALE ORIENTABILI DELL'AEROPLANO BLÉRIOT, TIPO MILITARE.

Burlat, di concezione pure molto originale, è degno anche di ammirazione: in esso tanto i cilindri — a due a due opposti e riuniti da uno stelo rigido, senza articolazioni — che l'albero a gomito sono animati di moto di rotazione, ma intorno a due assi diversi; e la trasmissione del movimento degli stantuffi all'albero si ottiene con un meccanismo di La Hire. Le esplosioni in tal modo vengono ad esercitarsi sempre normalmente sulla manovella, a tutto vantaggio del rendimento. E molto interessanti per il tecnico sono riusciti il motore Beck — dall'aspetto d'una turbina —, il motore Aviatic, Laviator, Oerlikon, il birotativo Ligez, il Salmson — dalla forma ovoidale caratteristica —, il Danzette-Gillet, il motore L. V. C. T., quello Favata, il Werner e Pfeiderer, il Verdet e molti altri che hanno contribuito a rendere veramente sfarzosa ed attraente la mostra annuale.

E come i motori, così si sono moltiplicati i tipi di eliche. Molte di queste però non differiscono sostanzialmente fra loro: ma ciò non conta; essendo state fabbricate da costruttori diversi, hanno diritto di portar nomi diversi. Di tipi veramente nuovi tuttavia ve ne sono, e taluni anche molto strani; ciò che sta a provare quanto sia incerto ancora il vero funzionamento di questo propulsore, organo d'importanza capitale e che ha dato luogo a tante discussioni tecniche.

Oltre ai soliti tipi delle case Chauvière e Ratmanoff, che costituiscono da soli una foresta intricata e variopinta, pullulano negli *stands* quelli a pale multiple ed a pale orientabili: creati questi ultimi allo scopo di ottenere il massimo rendimento alle diverse velocità dell' aeroplano o del dirigibile; i primi per ottenere un buon rendimento alle grandi velocità senza ricorrere all'aumento del diametro.

La mostra degli apparecchi in molti *stands* è poi completata dagli organi secondari e dai pezzi di ricambio: ed è così che si vedono far corona ai giganteschi uccelli ruote, pneumatici, eliche, pattini, montanti e tanti altri pezzi staccati. Alcuni costruttori anzi hanno pensato a dei veri *nécessaires* per aviatori ed hanno costruito degli astucci giganteschi, delle casse apposite in cui sono raccolte e riposte accuratamente tutte queste parti accessorie. La Société Automobile & Aviatic presenta, ad esempio, una cassa di utensili ed accessorî di poco ingombro e relativamente leggera; e fa lo stesso la casa Blériot col *nécessaire* per aviatori monoplanisti.

E non mancano in queste esposizioni le ditte costruttrici di carburatori, magneti e accumulatori. Una bella mostra è fatta dall'ing. Jangey con il suo carburatore senza livello costante; un'altra, più ricca ancora, è accuratamente ordinata dalla nota casa specialista dei carburatori Longuemare, in cui sono esposti oltre 64 tipi diversi: un vero museo di carburatori.

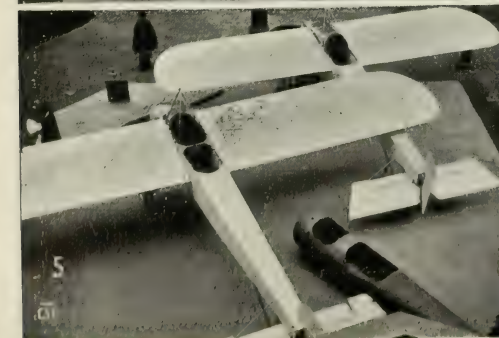
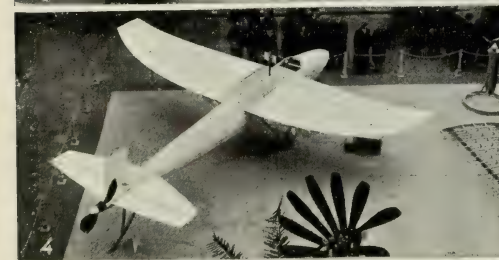
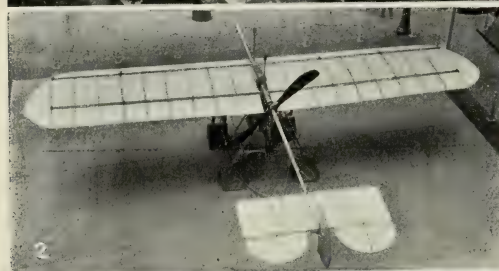
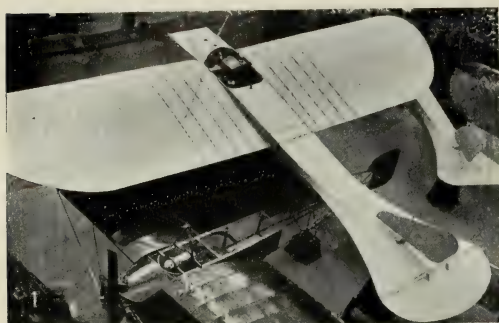
Uno *stand* è riservato ai famosi magneti Bosch, un altro a quelli Mea, che oltre ai tipi ordinari ne presenta uno enorme per la dimostrazione ai visitatori meno esperti.

Anche le fabbriche di pneumatici e tessuti gommati hanno preso parte alla festa dell'aviazione: le case più note vi hanno diffuso la loro *réclame* sfarzosamente e la ditta Hutchinson ha esposto, sotto l'immensa cupola del Grand Palais, il dirigibile spagnuolo Thores Quevedo il cui involucro è stato da essa fabbricato.

Non è mancata poi la mostra dei cervi-volanti: al pian terreno, nelle diverse gallerie delle Società Aviatic Club de France, Drago Club e degli Anciens Aérostiers Militaires, sono esposti numerosi modelli di cervi volanti multipli, cellulari e aeroplani ridotti di tutte le dimensioni.

V'è poi anche uno *stand* riservato alle scuole di pilotaggio: la scuola Blériot, quella Farman e molte altre francesi espongono fotografie, apparecchi e modelli speciali. Fra le poche scuole di pilotaggio estere v'è rappresentata quella di Brookland.

Il Comitato organizzatore ha poi pensato, come negli altri anni, anche alla mostra degli uccelli meccanici in miniatura: una gran sala al pian terreno è riservata a questi giocattoli, per le esperienze dei Blériot, dei Nieuport, dei Deperdussin, degli Antoinette: tutti costruiti alla perfezione e che solcano la sala continuamente, quasi per apprender piccini ad imitare i loro giganti prototipi.

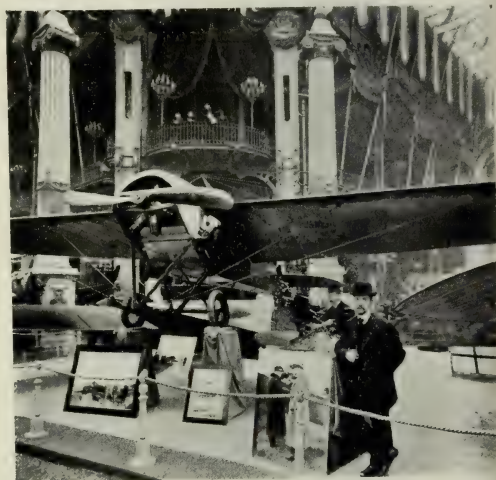
La cartografia aeronautica non è stata neppur essa trascurata al Grand Palais. L'A. G. Aéronautique vi espone una carta gigante sulla quale sono tracciate le grandi vie dell'aria ed

1. L'apparecchio Blériot - 2. Il monoplano Ponche et Primard - 3. Il monoplano Kauffmann - 4. L'aero-torpille Paulhan-Tatin - 5. Gli apparecchi Borel.

un'altra in cui son segnati tutti i terreni d'atterramento in Francia. E accanto a queste, una magnifica esposizione di fotografie di questi terreni e della loro situazione topografica. Tutti documenti utilissimi pei viaggi aerei.

L'esposizione d'aeronautica è molto meno ricca di quella d'aviazione, e ad eccezione dei motori di grande potenza per dirigibili e della navicella esposta dalla Clément-Bayard, ben poco v'è di rilevante.

Fra i motori per aeronavi vi si ammirano il Panhard, quello Astra, il Bayard-Clément e quello nuovo dell'Aviatic da 200 cavalli a 6 cilindri per dirigibile di 10 000 metri cubi.

Veramente molto interessante è poi una porzione di navicella della Società Clément-Bayard.

Questa espone la parte più interessante della navicella dei suoi dirigibili in cui si vedono

Lo stand della Casa Nieuport.

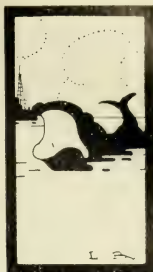
installati due motori da 150 cavalli, che azionano due eliche, ed un dispositivo speciale che permette a ciascuno di essi di muovere separatamente o entrambi i propulsori e anche che ciascuno di questi venga mosso dai due motori insieme.

Caratteristiche sono inoltre la sospensione dei motori nella navicella per sopprimere ogni specie di trepidazione e la parte che vi è riservata alla telegrafia senza fili.

Ma la mostra dell'aviazione è di gran lunga più interessante di quella dell'aeronautica, come è del resto maggiore l'entusiasmo per l'aeroplano, specialmente in Francia ove la leggera e veloce macchina alata ha offuscato l'enorme interesse suscitato dai vascelli aerei al principio di questo secolo.

L'esposizione del Grand Palais segna un notevole progresso dunque per gli aeroplani: e speriamo che noi italiani sapremo valercene, noi più ch'ogn'altro, che nell'ora che volge combattiamo per la vittoria della civiltà, per la redenzione dei popoli della Libia da lungo tempo barbaramente oppressi ed a cui ancora non è dato neppure di comprendere la nostra missione.

Ing. IGINO SARACENI.

LE GRANDI PESCHE

La pesca della Balena e della Foca.

E' credenza comune che la pesca della balena abbia perduto ai nostri giorni ogni importanza. La balena è quasi scomparsa, si dice, dai mari accessibili ai pescatori, l'uso dei suoi fanoni è diminuito immensamente, perchè li sostituisce con vantaggio l'acciaio o la gomma vulcanizzata. Chi oggi uscirebbe per via con un ombrello colle stecche di balena? Quale sarta oggi, o quale bustaja, si serve delle antiche stecche del colossale cetaceo?

Vi fu un tempo che la balena, sopratutto la classica balena franca era infatti quasi scomparsa dai mari per la distruzione che ne fecero segnatamente gli olandesi. Fin verso la metà del secolo XVIII, l'Olanda armava circa cento o cento cinquanta balenieri ogni anno, ognuno dei quali catturava da sei a dodici cetacei; poi v'erano gli inglesi, i norvegesi e danesi, e sopratutto i coloni inglesi del Nord-America, i quali, fra tutti, superavano il guasto degli olandesi. Ma allora i fanoni erano ricercatissimi, i farmacisti non componevano unguento senza lo spermaceti, poi l'olio di balena era indispensabile alle concerie.

Passò la moda delle stecche di balena, e degli unguenti, ma venne nel secolo XIX quella delle candele di spermaceti, invece che di stearina, e allora incominciò la caccia rabbiosa anche al fisetere, detto comunemente capo d'olio o, francesemente, caccialotto. Il fisetere non ha fanoni, rende poco olio, ma la sua grossa testa è ricca di spermaceti; infine abbonda in quasi tutti i mari, lo si trova anche nel Mediterraneo; in compenso non si lascia prendere con troppa facilità, difende sul serio la sua testa.

... PRONTI AGLI ULTIMI COLPI ...

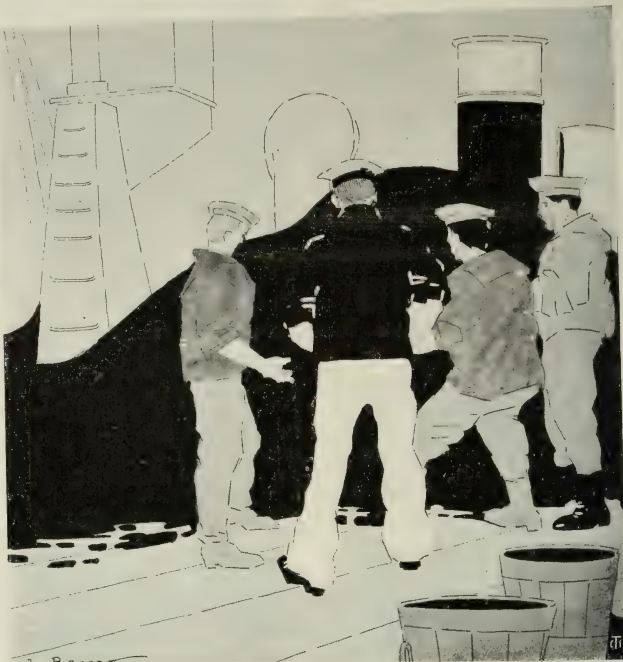
Oggi la balena franca è meno rara che or sono cinquant'anni e i rimpianti sulla scomparsa dell'interessante mammifero non sarebbero più di occasione. La pesca alla balena poi non è affatto cessata, si è semplicemente trasformata secondo i mezzi attuali. E' meno eroica e più utilitaria e si combina volontieri con quella più prosaica delle varie specie di foche.

I classici balenieri a vela scompajono rapidamente; non ve ne sono quasi più. L'ultimo grande centro di armamento di balenieri a vela era New-Bedford, porto di pescatori del Massachusetts, che una volta armava una flotta di balenieri famosa. Un tempo il Whaling Dock di New-Bedford era affollato da svelte navi, ingombro di barili; oggi è squallido, e attorno al Merill's Wharf non si vedono che velieri decrepiti e in abbandono. Eppure sono navi gloriose. La più celebre di tutte ebbe la fortuna di evitare questa agonia che precede la tristezza della demolizione; la *Canton* fece naufragio nell'ottobre 1908. Era un piccolo brigantino a palo costrutto nel 1835, e che non stazzava più di 239 tonnellate. Per dieci anni portò passeggeri dalla Virginia a Liverpool, poi fu messa alla pesca, o meglio caccia della balena. Dal 1845 al 1908 la *Canton* fu la nave più fortunata della flotta di New-Bedford; fece la ricchezza di tutti i suoi proprietarî. Spesso portò al Whaling Wharf di New Bedford carichi del valore di centomila dollari; il suo ultimo viaggio aveva fruttato ancora quarantacinque mila dollari. Famosissimo era il *Niger* delle stesse dimensioni del *Canton*, ma armato a nave. Lo scorso anno era in disarmo. Forse adesso por-

terà calce e gesso sulla costa del Maine; e con esso erano famosi il *Sunbeam*, il *Josephine* e l'*Andrew Hicks*, brigantini a palo, gli estremi superstiti della celebre flotta baleniera di New-Bedford. Il comandante ultimo dell'*Andrew Hicks* prima di chiudere la sua carriera sulla vecchia nave si sposò portando la signora per viaggio di nozze ad una campagna di caccia alla balena, che incominciata nella Baja di Baffin terminò nel Mare di Beering. In diverse campagne a bordo della nave citata quel comandante prese quattrocento sessantacinque balene.

Questi piccoli velieri, ormai quasi del tutto scomparsi, avevano un equipaggio al minimo di trenta, al massimo di quaranta uomini. Di solito non tornavano al loro posto di armamento che col carico completo, dimodochè nelle campagne sfortunate alle volte tenevano il mare perfino per tre anni passando dai mari artici a quelli antartici, dall'Atlantico al Pacifico.

La cattura delle balene o dei capidolio avveniva come al tempo degli olandesi, avvicinando il cetaceo in una piccola barca a remi, lanciando l'arpone a mano e inseguendo la preda nella sua corsa vertiginosa e mortale. Non erano rari gli accidenti disgraziati coi capidolio, che feriti investono tal volta furibondi la barca dei cacciatori.

I norvegesi e i danesi iniziarono un progresso introducendo delle baleniere attrezzate a brigantino a palo, e ottime veliere, ma munite anche di una piccola macchina a vapore ausiliaria, collocata a poppavia dell'albero di maestra. Sono queste navi, dallo scafo robustissimo e in legno che hanno fornito il materiale a tutti gli arditi esploratori polari privati. La *Stella Polare* del Duca degli Abruzzi era essa pure una baleniera norvegese.

... A BORDO INTORNO ALLA PREDA ...

Dopo aver primeggiato nelle pesche artiche per molti anni anche questo tipo di nave cede ora il campo a più perfezionati rivali. Sono questi dei piccoli vapori da cento a duecento tonnellate, privi di vele, e molto veloci, l'*Orion* inglese ne è un bell'esemplare. Hanno a prora un cannoncino che lancia a distanza e con grande forza un arpone il quale penetra nella pelle del cetaceo e vi si apre lanciandovi degli uncini quasi che vi si ancorasse; da bordo si fila un lunghissimo cavo e si insegue correndo a tutto vapore la preda nella sua corsa. In tal modo il personale non corre nessun rischio; per la piccola portata di questi vaporetti la pesca è però limitata alle coste, e la campagna è di breve durata.

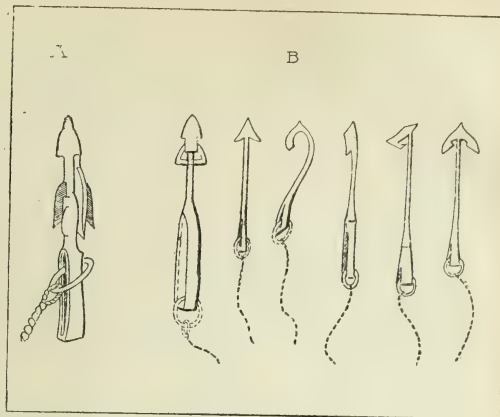
Di solito le navi baleniere operano a gruppi sia per darsi mutua assistenza, sia anche perchè le balene e le foche frequentano di preferenza certe località ben note ai cacciatori.

Di notte queste navi offrono uno spettacolo curioso, sono avvolte in nubi di denso fumo, e quale fumo! In coverta entro grandi caldaje si fonde il grasso per trarne olio, e il fuoco si alimenta coi rimasugli di quel grasso che rimane in fondo alle caldaje.

Quando si cattura una grossa balena di ottantacinque piedi, quasi ventisei metri di lunghezza, un equipaggio di trentacinque uomini ha un lavoro improbo per cinque giorni interi, per sgrassare quella immane carcassa che pesa 150 tonnellate. Il grasso ha uno spessore da venti a cinquanta centimetri, lo si taglia in larghi pezzi e lo si porta a bordo. Se ne cavano da 140 a 150 barili di olio. Dalla

.. A PRUA, UN CANNONCINO ...

testa si tolgono circa 50 barili di grasso, che diventa, seccando un poco all'aria, l'elegante spermaceti dei profumieri e che poi, messo in cassette, vale più di cinque lire al chilogrammo. I fanoni di una grossa balena toccano quasi i duemila chilogrammi. Queste brillanti catture sono piuttosto rare, ma non lo sono quelle di balene o capidolio di 16 o 20 metri che pesano quasi ottanta tonnellate, danno ventisette o trenta tonnellate d'olio, spermaceti e fanoni in proporzione.

La caccia ormai si esercita un poco dappertutto, nell'emisfero settentrionale specialmente allo stretto di Davis, baja di Baffin, isole Ferroé, ed ora anche alle Aleutine e Kurili, sopratutto dai giapponesi. Nell'emisfero meridionale, la pesca comincia poco dopo l'equatore sulle coste stesse del Brasile, poi in Patagonia e nelle terre australi, quindi sulle coste cilene e peruvine. Variando i climi variano anche le specie dei cetacei. Le maggiori balene sono quelle artiche, qualche volta se ne trovano perfino da trenta metri, ma sono rare, o per meglio dire rarissime, poichè fa epoca nella carriera di un capitano baleniere la presa di un cetaceo da 85 piedi.

UN'ANTICA BALENIERA.

Nelle viscere dei capidolio si trovano talvolta certe concrezioni prodotte dal calcare delle conchiglie che divorano, le quali danno uno dei più pregiati profumi, l'ambra grigia. Ma se le navi baleniere riportano anche questo profumo che posto in flaconcini si vende a sei lire il chilogrammo, non sono profumate certo! Per quanto la pulizia sia di rigore, la natura del carico, le operazioni che si devono fare a bordo, finiscono coll'impregnare ogni cosa di grasso. Gli uomini poi letteralmente nuotano nel grasso. La balena catturata e morta si tira lungo il fianco della nave, e i marinaj che la scuojano e poi la sgrassano facendola a pezzi, affondano nel grasso stesso e nelle carni, e tutta quella roba poi è fusa in coverta, e dalle caldaje travasata, appena intiepidita, nei barili, che chiusi si calano nelle stive. Quando la caccia ha momenti di prosperità, cioè che si fanno tre o quattro prese di seguito, quel lavoro non viene interrotto talvolta per venti giorni consecutivi. Se una nave baleniera appare pulita, gli è perchè ha compiuta la campagna e torna a casa col suo carico completo, oppure è perchè le cose sono andate molto male. Di regola a bordo dei balenieri il buon umore — salvo a campagna finita — è adunque in ragione inversa della pulizia.

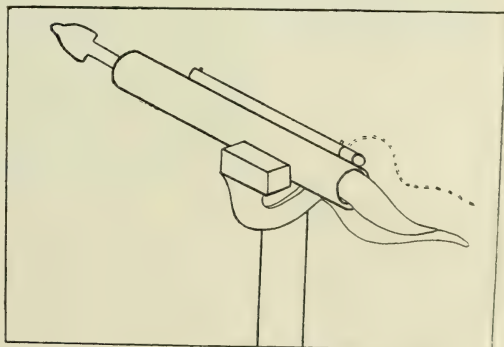
A: OBICE ARPONE - B: ARPONI A MANO.

Quando non si trovano balene si dà la caccia alle foche, per cavarne la pelliccia e anche un poco di grasso per olio.

La caccia delle foche è ingloriosa e stupidamente barbara. Invano i governi interessati hanno stabilite convenzioni per moderare la strage che minaccia la distruzione delle razze migliori. Siccome la sorveglianza in luogo è quasi impossibile, convenzioni e regolamenti sono come lettera morta. Coloro che sono più accaniti nella distruzione sono senza dubbio i giapponesi che si recano a caccia nelle acque americane o russe. Il danno grave deriva dal fatto che si distruggono non solo le madri che allattano, ma ancora le foche novelline, annientando le generazioni future.

Non sono i balenieri la causa maggiore del male. Essi cacciano la foca solo in mancanza di meglio. Il guajo è che adesso si organizzano delle spedizioni speciali grandiose e formidabili.

La caccia della foca dura poco, perciò americani, danesi e inglesi hanno pensato di fare spedizioni brevi, ma intensive, sopratutto gli americani hanno ormai organizzato delle vere razzie.

Grossi vapori, che nel resto dell'anno traffi-

CANNONCINO PER OBICI-ARPONI.

cano per tutti i mari, per lo sgelo si spediscono alla caccia di foche. Nella prima metà del mese di marzo del 1909 erano riuniti a S. John di Terranova dicianove piroscafi con 3377 uomini di equipaggio, che attendevano il momento che lo stato dei ghiacci e la data prescritta del regolamento permettessero loro di avanzare al nord. Alcuni di questi vapori, come il *Florizel* avevano a bordo perfino 203 uomini. La flotta di primavera lasciò S. John il 10 di marzo. Il *Florizel* costruito l'anno prima è un vapore di 3081 tonnellate e 2700 HP e della velocità di 13 nodi, munito perfino di telegrafia senza fili, e del costo di oltre un milione e mezzo, come il *Beotic* nuovo di quell'anno, pure munito di apparecchi Marconi; nei diversi punti della caccia quando incominciava erano riuniti ventidue vapori, con circa quattromila uomini di equipaggio. Il *Florizel* era di ritorno a S. John dove si raffina l'olio di foca, il 10 aprile; aveva preso 30 488 foche del peso di 659 tonnellate; del valore di quasi trecentomila franchi. Per animare i cacciatori alla strage, essi sono pagati in base al profitto, al capitano toccarono 10 800 franchi poichè percepisce 29 parti da marinaio, ad ogni semplice marinajo L. 441,50. Le altre navi ebbero ad un dipresso la medesima sorte del *Florizel*, il prodotto della caccia fu in totale per un valore di circa due milioni e duecento mila lire. Più di duecentomila foche sono adunque state catturate da una sola spedizione.

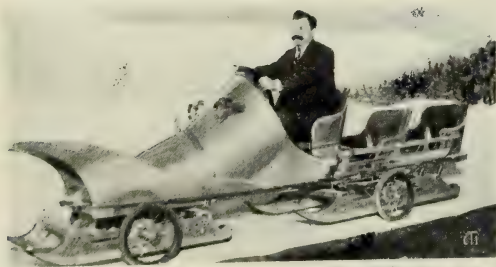
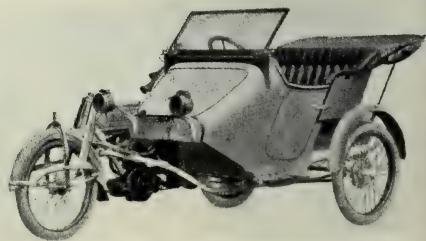
Nel 1910 la strage fu maggiore, il *Florizel* nelle breve campagna prese 49 000 foche per L. 600 000, il *Bellaventure* 40 000; nel 1911 si calcola che saranno state catturate almeno trecentomila foche, soltanto dalla flotta di primavera di Terranova, per il valore di almeno tre milioni di lire.

Ancora nel 1911 il vapore *Harlaw*, nel golfo del San Lorenzo catturò 12 900 giovani foche, e solo 56 vecchie. Il valore del suo carico era di 113 000 lire, e si tratta di un piccolo vapore del golfo.

Anche le piccole barche a vela costiere adesso vogliono dedicarsi a questa breve e fruttuosa campagna, e si ha notizia di sei golette che si sono recate appositamente al Capo di Buona Speranza; ancora non si conosce l'esito di questa spedizione. In ogni parte del mondo adunque si tende insidia alla misera foca e non si è che al principio di questo metodico sfruttamento la cui vastità e intensità sfugge alle statistiche, perchè i principali distruttori, i giapponesi, agiscono ma non si curano di denunciare l'entità delle loro prede.

In tal modo la ricomparsa delle balene, coinciderà senza dubbio colla prossima scomparsa delle foche.

GIORGIO MOLLI.

... LA BALENA COLPITA DAGLI ARPONI ...

Nivoplane: Slitta automobile.

Autovetturetta Magnet a 3 ruote e 2 carreggiate.

Da questo numero in poi, la Rivista non viene mandata ai soci che non hanno ancora pagato la quota 1912. Avvertitene i soci vostri conoscenti, che avessero dimenticato di provvedere all'invio della quota, perchè dispongano all'uopo.

LA FACCIATA DI SAN LORENZO.

LA CERTOSA DI PADULA

In un angolo dell'ubertosa valle di Diano, tra fertili e rigogliosi giardini ed alla base di una ridente collina, su cui è posta Padula, colpisce subito la vista del viaggiatore un immenso fabbricato, grandioso, ed artistico ancora nonostante l'abbandono degli uomini e la lotta del tempo e delle intemperie per dissolverlo e per distruggerlo.

E' la Certosa di S. Lorenzo, fondata nel 1300 da Tommaso Sanseverino ed occupata fino al 1866 dai monaci dell'ordine dei Certosini. Ora è monumento nazionale ed il Ministero della Pubblica Istruzione crede di provvedere alla manutenzione solo con poche migliaia di lire.

Il vasto edifizio fu ampliato ed accresciuto durante parecchi secoli e presenta tutti i tipi dell'arte italiana: è disposto a forma di graticola a divozione appunto di S. Lorenzo. Le due ali di fabbricato che chiudono l'atrio rappresentano il manico della graticola e in esse il pianterreno serviva per la scuderia, la farmacia e le officine e il piano superiore per l'abitazione dei pellegrini.

CHIOSTRO DELLA CERTOSA.

Raffigurano i ferri della graticola i varî quartierini dei monaci separati tra di loro da giardini rettangolari ed il coppino per l'untume è rappresentato a meraviglia da un grande chiosco coperto da una cupola.

La facciata, fatta tutta di travertino, tolto dalle cave di Padula, è ornata di fregi e di colonne, di logge e di balconi e decorata da quattro grandi statue. Varcato il pesante portone si trova a destra un chiostrino chiuso ai quattro lati da un porticato: è qui la scala, su cui si ammira il famoso trittico di S. Caterina da Siena, stile del 1400. La scala mena alla Foresteria, un bell'appartamento, destinato ai nobili di passaggio, a cui si dava vitto ed alloggio per qualche giorno.

Poco lontano v'è l'accesso alla Chiesa, una porta in noce, su cui si legge artisticamente intagliato in senso trasversale *Ave Maria gratia plena;* nell'interno la volta era profusa di oro; lungo le pareti in doppia fila si distendono i cori, opera del 1503: ogni stallo porta riprodotte figure a mosaico di personaggi o di scene della Sacra Scrittura.

In fondo s'erge l'altare maggiore, pregevole per gli intarsi di maioliche e di madreperle e per due aquile e due angeli in marmo.

Peccato che i monaci abbiano guastato questo insieme di arte e di bellezza con due affreschi laterali.

Intorno vi sono molte altre cappelle e la tomba del fondatore.

Le opere d'arte e gli arredi sacri però sono stati tutti portati via: resta solo un busto del

CORO DEI SACERDOTI NELLA CERTOSA.

Nazareno, qualche quadro ed un Gesù Crocifisso d'avorio, su croce d'ebano, d'un gran valore, ora custodito dal Municipio.

* * *

I Certosini di S. Lorenzo possedevano mandrie di bestiame, estesi poderi, il lago di Maorno rinomato per le tinche ed un seno di mare nel golfo di Policastro col diritto esclusivo della pesca.

La tradizione, avvalorata dallo storico Pacicchelli, narra anzi che quando Carlo V nel suo viaggio da Reggio a Napoli si fermò alla Certosa di Padula, gli fu dai monaci presentata una frittata fatta con mille uova!...

Ed a questo ci fanno quasi dar fede le spaziose cucine, corredate da tavole di marmo, da vasche, da fornelli. Si dice pure che vi metta capo un condotto per mezzo del quale i mandriani da un lontano monte trasmettevano il latte ai monaci.

Dalle cucine si va al refettorio, dove i monaci pranzavano solo nelle grandi solennità, perchè abitualmente il pasto era fatto nelle rispettive celle: vi si osserva un bel pavimento in ceramica ed un pulpito di marmo sostenuto da un'aquila d'un sol pezzo.

ESTERNO DEL CHIOSCO.

* * *

Uscito dal refettorio e dalle cucine il visitatore, vede a sinistra un atrio scoperto con fontana di marmo in mezzo: è il vestibolo del sontuoso appartamento del Priore, composto di moltissime stanze, con loggia ad archi ed una pittoresca villetta con viali, statue e fontane.

Oltrepassata la porta, che nessun estraneo poteva varcare, perchè dietro di essa cominciava la stretta clausura, per mezzo di una scala a chiocciola costruita a secco si sale alla biblioteca, un'ampia sala con le pareti rivestite di scaffali, dove erano riposti in bell'ordine libri e pergamene ora quasi tutti trafugati.

Meraviglioso, gigantesco è il chiostro maggiore costruito nel 1600 e circondato da ampio portico: misura 170 metri per 100 e nelle metope ha scolpiti rilievi di disegni sacri.

Nel mezzo sorge una fontana di marmo con ampia vasca e da un lato il camposanto, opera del 1700. Intorno sono allineati gli usci di accesso alle celle, composta ognuna di tre stanze, di un portico e di un giardino, dallo stesso monaco coltivato: accanto ad ogni uscio un finestrino serviva per porgere al frate il cibo e, a sera, il lume.

In fondo, mediante due scaloni si sale a quattro lunghi corridoi, dove i frati andavano a passeggiare nei piovosi e freddi giorni invernali.

***

Tutte le diverse parti della Certosa si informano a uno stesso principio: un alto senso del buono e del bello insieme a un sentimento di misticismo la pervade e la rende un'opera ammirevole per grandiosità ed arte.

E destano meraviglia e stupore tanto lusso e tanta profusione di ricchezze e di marmi, in contrasto coll'austerità della vita Certosina e colla volontaria rinunzia di quegli uomini ai beni e al lusso del mondo.

CHIOSTRINO DEL PRIORE.

VINCENZO SANTELMO.

FONDAZIONE TERESIO BORSALINO

per il Bosco ed il Pascolo

I soci ricordano l'atto munifico compiuto dal comm. Teresio Borsalino, che largiva una somma cospicua destinandola a servire per la diffusione mediante conferenze nel Paese, della conoscenza dell'importanza economico-sociale di un razionale regime di silvicultura.

Il Consiglio del T. C. I. eresse così una fondazione speciale, data in amministrazione alla Commissione di propaganda « Per il bosco e per il pascolo ».

La prima conferenza del ciclo Borsalino è stata fatta dal comm. L. V. Bertarelli, presidente della Commissione, la sera del 18 gennaio u. s. nel salone del Circolo Filologico Milanese, alla presenza di un pubblico vario e numeroso. L'esito della conferenza fu assai brillante, poichè l'attenzione fu sempre diretta in modo vivissimo all'esposizione delle cause tristi e degli effetti disastrosi del diboscamento, distruttore del terreno coltivabile e di tutte le energie economiche che vi sono collegate; del diboscamento folle che turbando il regolare scorrimento benefico delle acque, causa ugualmente le inondazioni e le paludi, toglie la sicurezza delle culture e delle altre opere umane a valle e favorisce la malaria, fonte di enormi conseguenze sociali e demografiche.

L'oratore passò poi ad esporre i rimedii da opporsi al male già fatto, da esperire per evitare l'estensione dell'insano diboscamento e per favorire un graduale rimboschimento tendente alla ricostituzione delle selve montane, con vantaggio incalcolabile di tutta la economia nazionale, che ne trarrà profitto sotto gli aspetti più diversi, nei campi più estesi, poichè vedrà avviarsi verso la soluzione i suoi più gravi problemi, che vanno dall'utilizzazione delle energie idroelettriche alla navigazione interna, dall'emigrazione alla redenzione del mezzogiorno d' Italia.

Numerose proiezioni luminose veramente impressionanti hanno via via accompagnato la conferenza, avvalorando le argomentazioni con la dimostrazione fotografica dei più svariati esempi di erosioni, di scoscendimenti, ecc., a cui si contrapponevano dei tipici e splendidi casi di risanamento e ricostituzione delle pendici da ridonare al bosco.

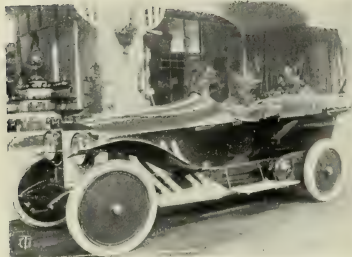
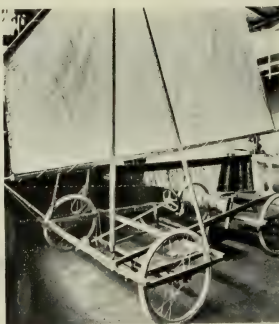
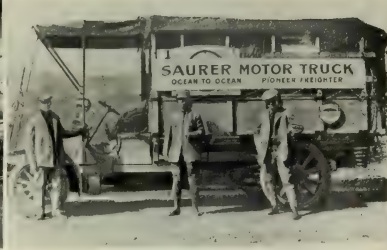
La conferenza applauditissima ha avuto un ottimo effetto di propaganda ed è da credersi che non minor favore avrà ad incontrare nelle altre città dove verrà detta a mezzo delle locali Società di coltura diffondendo quelle cognizioni d'indole pratica, tecnica e sperimentale che varranno a dare una sempre maggiore saldezza e diffusione a quella coscienza forestale, che non ha minori ragioni di affermarsi che non ne abbia avuto quella nazionale.

Quegli Enti che intendono favorire la diffusione di questa conferenza, il materiale di redazione ed illustrativo della quale verrà gratuitamente dato, sono pregati di mettersi in diretta relazione colla Presidenza della Commissione Nazionale del T. C. I. per il Bosco ed il Pascolo, per fissare la data e per ogni altra intesa.

IN PREPARAZIONE:

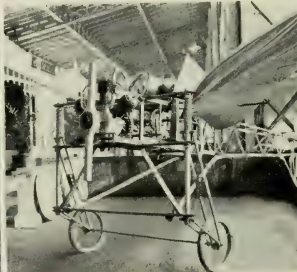
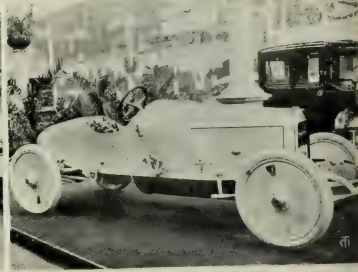
ANNUARIO dell' AUTOMOBILISMO - del CICLISMO e dei TRASPORTI MODERNI (Ferrovie e Nautica)

Anno IX = 1912 = Ediz. del T. C. I.

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

Vettura Mercedes 90 HP. (Salon Bruxelles).

Carro a vela Dumont.

Camion Saurer che attraversò l'America.

La Senna torna a minacciare Parigi. Nel 1910 le acque raggiunsero i 10 metri (Pont Royal) quest'anno al 14 gennaio i segnalatori registrarono già metri 5.46 (fig. 1 e 2). —

Il canotto "Regina,, a elica aerea: costruito allo scopo di permettere la navigazione a motore anche nei bassifondi in cui era impossibile far uso di elica marina (fig. 3).

Veduta generale del Salone di Bruxelles.

Monoplano ad ali battenti (Conte de la Vaulx).

Vetturetta da corsa Sprenguel 12 HP.

La guerra: A Melilla. La colonna spagnuola del generale Carrasco marcia all'attacco.

In Persia: L'armata persiana che si apprestava a fronteggiare le schiere russe.

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— *Un dirigibile senza eliche.* — E' stato esperimentato a Tegel Reinickendorf un nuovo dirigibile privo di eliche e munito invece d'un propulsore costituito essenzialmente da un sistema di pale a persiana. L'aeronave, costruita sotto gli auspici dell'amministrazione militare, pare però che non abbia dato risultati soddisfacenti.

— *Il dirigibile Veeh.* — Desta grande interesse questo nuovo cetaceo aereo di tipo semirigido che trovasi in costruzione nell'hangar di Milbertshofen. E' formato da una lunga trave in tubi d'acciaio Mannesmann e che è destinata a contenere motori, equipaggi e passeggieri; ad essa verranno fissati anche gli organi di direzione e di propulsione. La trave è rivestita esternamente dall'involucro di cui assume la forma. Si spera, in tal modo, di far raggiungere al dirigibile una grande velocità di traslazione, risultando esso privo di navicella esterna e di *filets* che sôno causa precipua dell'enorme resistenza all'avanzamento. E' noto infatti che un dirigibile pisciforme privo della navicella e delle relative corde di sospensione presenta una resistenza alla penetrazione che è circa sette volte minore di quella che presenta se ne è munito.

— *Un minuscolo dirigibile militare.* — L'ingegnere Fosmann, di Ausburgo, ha terminato recentemente la costruzione di un nuovo dirigibile militare di dimensioni molto ridotte. L'involucro, di 37 metri di lunghezza e 6 di diametro, sostiene una navicella di 4 metri di lunghezza, 2,25 di larghezza e del peso di 17 chilogrammi. Il dirigibile ha la capacità di 800 metri cubi, pesa complessivamente 450 chilogrammi ed è munito di un motore di 24 cavalli.

Questa piccola aeronave può essere facilmente caricata sopra un'automobile di costruzione speciale e può essere montata e gonfiata in una mezz'ora: una sola persona basta a dirigerla.

Alpinismo

— *Congresso Internazionale di Alpinismo e di Ski indetto dal Club Alpino Francese.* — In occasione del VI Concorso Internazionale di Ski, che avrà luogo nel febbraio corrente a Chamonix, con la partecipazione di squadre militari francesi ed estere, avrà luogo il Congresso Internazionale di Alpinismo.

Durante questo Congresso verranno trattate le diverse questioni riguardanti la *Pratica dell'alpinismo e lo sport dello ski.* Molte di tali questioni sono già state studiate con competenza, sopratutto all'epoca della Riunione Internazionale tenutasi a Parigi nel mese d'agosto 1900, ma sembrò che dopo dodici anni sarebbe stato utile studiarle nuovamente, tenendo calcolo dell'esperienza acquisita.

Tutte le Associazioni potranno inviare un numero illimitato di delegati, ma due solamente di tali delegati designati ufficialmente avranno voce deliberativa.

Per i delegati verrà praticata la riduzione del 50 % sulla Rete Ferroviaria Francese.

a) Alpinismo:

1° La picca, la corda e la ferratura della calzatura;

2° La chiave universale per tutti i Rifugi (questione rinviata dal Congresso del 1900).

b) Sports d'inverno:

1° Studio dei diversi apparecchi che possono sostituire in alta montagna lo ski di modello norvegese: ski corto, ski-racchetta, ecc.

2° Studio dell'impiego della corda nelle corse con ski in montagna (ghiacciai, canali di valanghe, ecc.)

— *Pizzo Sevino* m. 3021 (Corbet m. 3025 C S) (Gruppo Quadro-Sevino). Prima ascensione italiana — Prima ascensione invernale — Prima ascensione per la fonda e Cresta N E.

Il giorno 1° gennaio 1912 i Sigg. Angelo e Romano Calegari C. A. I. Sez. Monza ed Avv. Carrozzi Senior S. U. C. A. I., lasciato alle ore 7 il nuovo rifugio Carlo-Emilio m. 2140, nell'alta Val del Drogo, stando sotto i contrafforti dei Pizzi Forato e Nebbione, con marcia lenta e faticosa per la neve, raggiunsero le prime propaggini della cresta E, che girarono sempre innalzandosi per portarsi sulla faccia N E a la base della vedretta, ore 11. Levate le racchette e messisi in cordata risalirono tutta la fronte N E portandosi sotto le rocce della cresta N, ma per la neve cattiva minacciante valanghe dovettero abbandonarla ed abbassatisi alquanto obliquando con somma prudenza raggiunsero le rocce della cresta E. Seguendone il filo e scavalcati diversi spuntoni rocciosi, alle 13 circa toccarono il segnale sotto una violenta tormenta. Nessuna traccia di biglietto, tranne

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
VOLETE LA SALUTE??...
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
Bevete IL FERRO-CHINA-BISLERI
FELICE BISLERI & C. - MILANO

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

una reliquia di cartoncino del primo ed unico salitore: l'inglese Darmstädter, che vi salì con la guida Stabeler nel 1892. Lasciarono la vetta poco dopo incalzati dalla tormenta, alle 13,35 erano alla base della vedretta e verso le 16,30 di ritornò in capanna.

Automobilismo

— *La gara d'Indianopoli.* — Oltre al Gran premio dell'Automobile Club di Francia, l'anno corrente si disputerà anche — su di un percorso di 800 chilometri — una gara ad Indianopoli. Questa manifestazione, dotata di 250 000 lire di premi, assegna al primo classificato 100 000 lire, al secondo 50000, al terzo 25 000, al quarto 15 000, ecc., alla dodicesima e all'ultima vettura 1000 lire ciascuna. La corsa si svolgerà il 30 maggio.

— *Per rendere celere il servizio dei pompieri.* — La direzione del Corpo dei pompieri della città di New-York ha deciso di abbandonare completamente i carri tirati da cavalli per sostituirli con automobili celeri munite di poderose pompe da incendio.

E' stata aperta anche una scuola per l'istruzione dei nuovi conduttori.

Linee Automobilistiche.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole per l'accoglimento delle seguenti domande per concessione di servizi pubblici automobilistici:

1° Domanda per la linea dalla stazione di Castelbuono, sulla ferrovia Messina-Palermo, all'abitato di Petralia Sottana (chm. 53,673,50). Sussidio annuo chilometrico ammesso L. 561 per la durata di anni 9.

2° Domanda per la linea da Belluno a Vittorio della lunghezza di chm. 37 (sussidio ammesso L. 513).

— Vennero collaudate le vetture automobili della linea Rieti-Fara Sabina che verrà prossimamente aperta all'esercizio.

— Sarà prossimamente iniziato il servizio automobilistico Terni-Ferentillo-Montagna.

Aviazione

— *Ordinazioni di aeroplani militari.* — Il servizio prezioso reso dagli aeroplani nelle ricognizioni militari della guerra italo-turca ha destato vivo interesse presso i governi delle diverse nazioni i quali perciò si sono affrettati ad ordinarne per i rispettivi eserciti. Il Ministro della Guerra della Russia ha ordinato 36 aeroplani (24 biplani e 12 monoplani) e quello di Grecia ne ha ordinati sei.

— *Per la traversata della Cordigliera delle Ande.* — Dopo la traversata delle Alpi, dei Pirenei, degli Appennini e dei monti Taurici (Crimea) è stata organizzata quella della Cordigliera delle Ande dotandola di un premio di 100 000 dollari.

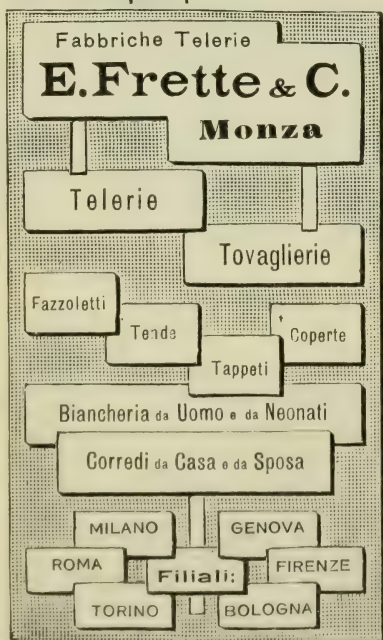
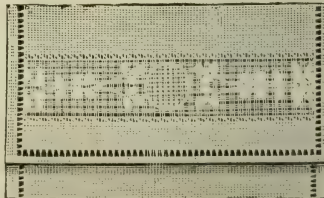
Pare che l'aviatore americano Harry Atwood sia in procinto di tentare il lungo percorso che è così stabilito: Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso.

— *Una Coppa per aviatrici.* — La Coppa Schelcher, come è noto, sarà attribuita al pilota dell'Aero Club di Francia che avrà condotto in aeroplano il maggior numero di signore nel corso dell'annata; ora l'Aero Club femminile di Parigi « Stella », grazie alla generosità del signor Max Brodsky, ha creato a sua volta una Coppa da assegnarsi all'aviatrice che avrà condotto in aeroplano il più gran numero di signori.

Gentili premure dei sessi per le tenui carezze dell'aria!

— *La velocità ascensionale degli aeroplani.* — Al Concorso militare francese l'aviatore Prévost (su Deperdussin) ha raggiunto 500 metri d'altezza in 9 minuti, l'aviatore Védrines in meno di 11 minuti e l'aviatore Frantz in 15 minuti; Brégi è salito, in 15 minuti, una prima volta a 565 metri, una seconda volta a 600 metri; Moineau ha raggiunto 510 metri in 13 minuti.

— *Due esposizioni d'aviazione nella prima metà del* 1912. — Il primo Salon tedesco internazionale d'aviazione sarà organizzato a Berlino dal 3 al 14 aprile dalla Kaiserlicher Automobile Club, dal Sindacato dei costruttori tedeschi e dall'Aero Club Imperiale.

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Coperte
Tappeti
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
MILANO GENOVA
ROMA Filiali: FIRENZE
TORINO BOLOGNA
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

Di tutta attualità!
"L'Igienica,,
Tasca per riporre il Tovagliolo
al riparo dalla polvere, dai microbi e da qualsiasi contatto insidioso alla salute
Dim.e: Centimetri 13 per 20.
Confezionata in tessuto *bianco* di *lino, forte*, con scudetto a canovaccio per ricamarvi l'iniziale.
Lire 1.40 il paio.
Aggiungere Centes. 15 per invio franco raccomandato.

Ferrovie

— *Ferrovie dell'Asia Minore.* — Prima ancora che un socio cortese ce ne avvertisse, ci eravamo accorti che il *Journal des Transports,* nella noticina sulla quale avevamo redatto una delle informazioni inserite nel fascicolo di Gennaio, alludeva alla linea Tripoli-Homs, nella Turchia asiatica, ove esiste non solo un'altra Tripoli ma anche un'altra Homs, e tra queste due località corre una distanza quasi eguale a quella che intercede fra le due città della nostra nuova colonia. La linea aperta all'esercizio fa dunque parte della rete che, per opera specialmente di capitali francesi, sta sorgendo nella Siria e che staccandosi dalla grande linea di Bagdad, nei pressi di Aleppo, tende al confine egiziano sulla costa mediterranea. La stazione di Homs è sull'Aleppo-Damasco, della quale la Tripoli-Homs costituisce una diramazione.

— *Ferrovia Massaua-Asmara.* — Venne di recente aperto all'esercizio l'ultimo tronco Nefasit-Arbaroba-Asmara della ferrovia Massaua-Asmara, che è risultata della lunghezza complessiva di chilometri 118 di cui 60 circa in curva col raggio minimo di metri 70 e 58 in rettifilo. La pendenza massima è di circa il 30 per mille sul tronco Massaua-Ghinda e del 35 per mille sul tronco Ghinda-Asmara. Vi sono 12 fra stazioni e fermate, molte opere d'arte e parecchie gallerie. Lo scartamento è di un metro e l'esercizio è fatto con locomotive del sistema Mallet, costruite in Italia. Ci riserbiamo di dare nel testo altri particolari su questa ferrovia, come sulle linee coloniali in genere, che hanno speciali caratteristiche, non prive d'interesse.

Geografia

— *La bonifica e il risanamento della Corsica orientale* saranno fra poco più di un decennio un fatto compiuto, in virtù della legge, votata nello scorso dicembre dal Senato francese, la quale ha assegnato la somma di 11 milioni e mezzo per il complesso delle opere necessarie (regolarizzazione delle acque fluviali e torrentizie nel loro corso inferiore, colmate, prosciugamento di aree paludose; acquedotti). I lavori permetteranno di ridare alla vasta pianuria d'Aleria la floridezza che essa aveva nel periodo imperiale romano, quando la malaria non aveva ancora ricacciato così (come è avvenuto in Calabria e in Basilicata) gli abitanti sulle alture.

— *Il commercio estero dell'impero cinese* ha raggiunto nel 1910 il valore complessivo di 2732 milioni, di cui 1157 spettano all'esportazione. Il solo porto di Hong Kong (inglese) ha un movimento commerciale poco inferiore al miliardo (952 milioni). Al commercio d'importazione partecipano specialmente l'Inghilterra (241 milioni), la Germania e il Giappone; a quello di esportazione la Francia (132 milioni). Notevole è la diminuzione delle relazioni commerciali cogli Stati Uniti (19 milioni di meno in un anno) e l'aumento delle relazioni col Giappone (105 milioni in un anno).

Geologia

— *Il nubifragio valtellinese dello scorso agosto.* — L'illustre prof. Torquato Taramelli, dell'Ateneo pavese, avendo visitato, dopo il disastro, molte delle località più danneggiate dal nubifragio del 21-22 agosto 1911 in Valtellina, espone, in una nota presentata al R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, alcune considerazioni d'indole geologica, che mi sembra utile render note ai lettori della *Rivista.*

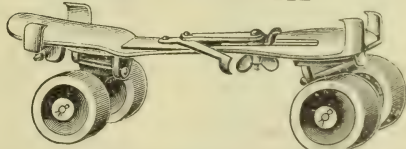
I maggiori disastri si ebbero allo sbocco delle valli secondarie nella valle principale, e cioè sulle grandi conoidi alluvionali, così caratteristiche, specie nella bassa Valtellina, e nell'interno delle valli, dove esistono lembi di morene o di sfacelo morenico abbandonati durante le varie fasi di ritiro del grande ghiacciaio abduano.

PRODOTTI FOTOGRAFICI AUSILIARI **AGFA**
Chiedere il Listino illustrato (16 pagine) GRATIS presso i negozianti di Articoli Fotografici, o dagli Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Carlo Alberto, 27

GUIDO POMA — MILANO — Via Solferino, 7 - Tel. 33-48
Agente Generale per l'Italia della Società Anonima Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Nuovi Modelli 1912 - Motori Monobloc 10, 12, 15, 20, 30 HP
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TUTTI I RECORDS D'AVIAZIONE CON LA BOUGIE OLEO
Marca testa di negro.
Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattaneo, Paulhan, Chavez, Leblanc, ecc.

KOHINOOR E COURRIER
Universalmente riconosciuti per i migliori PATTINI A ROTELLE
Pattini a rotelle d'ogni genere da £. 8 in avanti
Chiedere il Catalogo speciale N. 2750 ai
FIGLI di CARLO SIGISMUND
MILANO, C. Vitt. Em., 38 - TORINO, Via XX Sett., 44

Questi cumuli di materiale inomogeneo ed incoerente, appoggiati a varia altezza sui pendii costituiti di roccia in posto preventivamente lisciata dall'azione del ghiacciaio stesso, sotto l'impeto dello scroscio di pioggia e per opera dei torrentacci straripanti, scoscesero in molti punti, abbattendo fabbricati e ostruendo il corso dei torrenti principali e provocarono i maggiori danni. Così il disastro di Cattaeggio in Val del Masino, il disastro di S. Antonio in Val Fontana, ecc., ecc.

L'esistenza e la natura di siffatti cumuli morenici debbono essere indicate in una carta geologica in grande scala, e, perchè siano in avvenire risparmiate alla industre popolazione valtellinese siffatte sventure, il Taramelli si augura che presto possa essere pubblicata la carta geologica alla scala di 1:100 000, alla quale lavorano gli ingegneri del R. Ufficio Geologico. E non a torto si augura pure che nell'esecuzione dei lavori, ai quali si procederà per scongiurare futuri disastri, si tenga conto del parere competente del geologo.

Più difficile riescirà la difesa degli abitati e dei coltivi collocati sopra le suaccennate conoidi alluvionali. Ciascuna di queste dovrà essere separatamente studiata allo scopo. Ed a questo proposito il Taramelli suggerisce, che ai dati pluviometrici, necessariamente incompleti nelle regioni molto accidentate, si sostituisca la misura diretta della portata dei torrenti dopo le piogge allo sbocco della valle sulla conoide, là dove quello sbocco sia facilmente regolabile con opportuni manufatti. A questo scopo le vallette dell'Arigna e del Rhôn, a mo' d'esempio, si presterebbero egregiamente, e fornirebbero doti assai più attendibili per lo studio della difesa delle varie conoidi, di quanto possan dare i pluviometri sparsi, in numero del resto non troppo grande, nella regione considerata.

Marina

— *Il più grande piroscafo del mondo.* — Il *Titanic* non era ancor sceso in mare, il suo gemmello l'*Olympic* non era ancora entrato in servizio, che già sorgevano sullo scalo vapori superiori di mole a questi colossi, l'*Aquitania* inglese e l'*Imperator* germanico. Mentre questi due giganti sono tuttavia sullo scalo, nasce un nuovo colosso che sarà di questi maggiore. Il nuovo piroscafo, il *Gigantic*, apparterrà alla stessa Compagnia dell'*Olympic*, alla White Star Line, che batte bandiera inglese, ma appartiene al Sindacato americano del Morgan. Non si conoscono le sue dimensioni, è solo noto che avrà 990 piedi di lunghezza e 94 di larghezza (metri 301,75×28,651). Le proporzioni fra lunghezza e larghezza fanno ritenere che il piroscafo stesso debba essere ad altissima velocità. Sarà costruito a Belfast sul medesimo scalo del *Titanic*.

Effimero primato i tedeschi danno al loro *Imperator*, un compagno di dimensioni maggiori!

— L'Associazione Nazionale per i Congressi di Navigazione di Milano comunica che per deliberazione del Governo degli Stati Uniti il XII Congresso Internazionale si inaugurerà a Filadelfia il 23 maggio 1912 sotto il patronato del presidente Taft.

— *Marina postale.* — Un grave lutto ha colpito la Marina postale italiana, il motoscafo *Romagna* di 480 tonnellate, addetto alla linea Trieste-Ravenna-Fiume, si è perduto lo scorso novembre presso Orsera sulla costa istriana, facendo sessanta vittime.

Era il *Romagna* la prima nave italiana munita di motori a scoppio. Due motori Diesel-Schulzer di 620 HP complessivi davano al bel motoscafo la velocità di circa dodici nodi all'ora. La perdita riesce ancora più dolorosa perchè ha troncato un esperimento assai interessante e promettente di macchine a scoppio applicate alla navigazione.

Medicina

La cura del cancro.

In questi ultimi anni, come tutti sanno, si è molto intensificato lo studio dei tumori maligni, tanto che sono sorti grandiosi istituti nei quali si fanno continuamente ricerche allo scopo di poter stabilire quale sia la causa del loro sviluppo, e per poter quindi affrontare l'arduo problema della loro

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
HERSTAL-LIÉGE
F N
Motociclette modelli 1912
4 cilindri - 5 HP - trasmissione a cardano con debrayage (partenza da fermo) e magnete corazzato. L. 1350
Monocilindrica 2 1/4 HP - trasmissione a cardano con cambio di velocità, partenza da fermo. L. 1075
franco Milano
A. FUSI & C. — Agenti per l'Italia — 31, Via Mascheroni — MILANO
CHIEDERE LISTINI ILLUSTRATI, INVIATI GRATUITAMENTE.

BUSCH APPARECCHI A MANO . . . .
Le "LILIPUT" 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH" — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. - RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY - Via Roma, N. 1
" Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. 0
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

cura, problema che costituisce la meta, al raggiungimento della quale mirano gli sforzi continui e tenaci di tanti studiosi.

Poco tempo fa comparve sopra tutti i giornali politici la notizia proveniente dalla Germania, di una nuova cura del cancro, scoperta dal professore Wassermann e basata sull'impiego dei sali di tellurio e di selenio.

Per quanto questa notizia abbia un fondamento di verità, non si può ancora parlare di una cura vera e propria del cancro nell'uomo; tuttavia le esperienze fatte in questi ultimi tempi dal professore A. v. Wassermann e dai dottori F. Keysser e M. Wassermann (*Deutsche Medizinische Wochenscrift*, N. 51, 1911) nell'istituto per le malattie infettive di Berlino, diretto dal prof. Gaffky, dischiudono una nuova via per la cura dei tumori maligni. Questi autori, seguendo la via già battuta da Erlich nella cura di alcune malattie infettive, ricercarono se fosse possibile agire sui tumori, introducendo nell'organismo delle sostanze chimiche, che, attaccando le cellule dei tumori medesimi, non recassero danno alle altre cellule dell'organismo.

Essi si basarono sui risultati ottenuti da alcune esperienze fatte un anno prima allo scopo di stabilire se gli elementi del carcinoma conservassero più a lungo la loro vitalità nel siero di sangue delle persone affette da tumori o in quello di persone sane, impiegando come indice della loro vitalità, il tellurato di sodio ed il seleniuro di sodio, sali che furono introdotti nella tecnica dal prof. Gosio, Direttore del laboratorio batteriologico della Sanità pubblica in Roma, e che in presenza appunto di cellule viventi, danno un precipitato di color nero il primo, e di color rosso il secondo. In tali esperienze avevano constatato che queste sostanze si fissavano soltanto in quei punti dei tumori, ove si trovavano le cellule epiteliali, che sono gli elementi specifici del carcinoma.

Gli autori fecero le loro ricerche sopra i topi affetti da tumori, e scelsero questi animali, perchè in base agli studi fatti da parecchi scienziati, i tumori dei topi per i loro caratteri sono stati classificati nel gruppo dei carcinomi e dei sarcomi, ossia dei tumori maligni. E studiarono la affinità tra il selenio ed il tellurio e le cellule dei tumori dei topi, introducendo dapprima mediante iniezioni, queste sostanze direttamente nella massa del tumore, e poi introducendole invece nel circolo sanguigno mediante iniezioni fatte nella vena della coda. Dopo parecchie prove che per diversi motivi diedero risultati negativi, Wassermann pensò di usare come veicolo di tali sostanze alcune materie coloranti, che rapidamente si diffondono nell'organismo, se vengono introdotte nelle vie sanguigne, e dietro studi fatti per ricercare quale di queste sostanze coloranti meglio rispondesse allo scopo, si trovò un composto di eosina e selenio, solubile in acqua, che iniettato nella vena della coda dei topi, si diffonde rapidamente nel loro organismo, dando un arrossamento di tutto il corpo, con colorazione più intensa delle zampe, degli occhi e del muso.

Già dopo la terza iniezione di questo preparato in un topo affetto da tumore, si osserva un evidente rammollimento del tumore medesimo; dopo la quarta o quinta iniezione esso si trasforma in una cisti fluttuante, che diventa sempre più flaccida, finchè scompare completamente, ottenendosi così la guarigione definitiva nello spazio di dieci giorni circa. Le esperienze furono compiute sopra migliaia di topi sempre collo stesso risultato, ed i topi guariti, tenuti in osservazione per parecchi mesi, non mostrarono mai recidive, mentre nei topi affetti da tumori, non sottoposti a questo trattamento, non si osservò mai nè la scomparsa spontanea del tumore, nè l'arresto del suo sviluppo. Se poi si sospendevano le iniezioni prima della completa scomparsa del tumore, spesso avveniva una recidiva.

Gli autori non hanno ancora fatto esperienze sull'uomo: però i risultati da loro ottenuti danno adito alla speranza che si apra una via nuova e sicura per la cura dei tumori maligni.

Dott. A. C.

OROLOGIO TOURISTE
Braccialetto in pelle adatto ad ogni polso per uomo e signora.
FUNZIONAMENTO GARANTITO
Cassa di vero nichel
L. 7,50
Cassa argento garantito
L. 9,50
Cassa oro 18 carati controllato
L. 35 —
Franco di porto nel Regno
Inviare importo anticip. alla
MANIFATTURA OROLOGI
Via Vittoria, 47 — MILANO

"OLEOBLITZ"
Marca Mondiale d'Olio per Automobili
Soc. E. REINACH & C.
MILANO

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

Strade cattive

— La strada Caorle-Portogruaro è impraticabile.

— In poco migliori condizioni trovasi la strada Caorle-Torre di Mosto.

— Si lamentano le pessime condizioni in cui trovasi la strada di Cervia (Prov. di Ravenna) per deficente manutenzione.

— Viene lamentato il deplorevole stato in cui trovasi ridotta a causa del forte carreggio, la splendida strada che da Rapallo va a Portofino.

— La strada provinciale Lecce-Gallipoli è in cattivo stato di manutenzione. Le banchine sono ingombre di terriccio e di mucchi di ghiaia. Il brecciame grosso sparso in questi mesi e non cilindrato rende faticosissimo il transito alle automobili e a ogni specie di vetture.

— Le strade Gallipoli-Casarano-Capo, e Gallipoli-Ugento-Capo sono tenute pessimamente.

— La strada Torino-S. Ambrogio, nel tratto da Torino al chm. 8 è solcata profondamente, tanto che i veicoli sono costretti quasi a procedere al passo.

— Sulla strada S. Ambrogio-Susa per il brecciame sparso il transito delle automobili è reso difficile e pericoloso.

COMUNICATI UFFICIALI

COMPLETAMENTO DEL CONSIGLIO.

Seduta del 13 *dicembre* 1911.

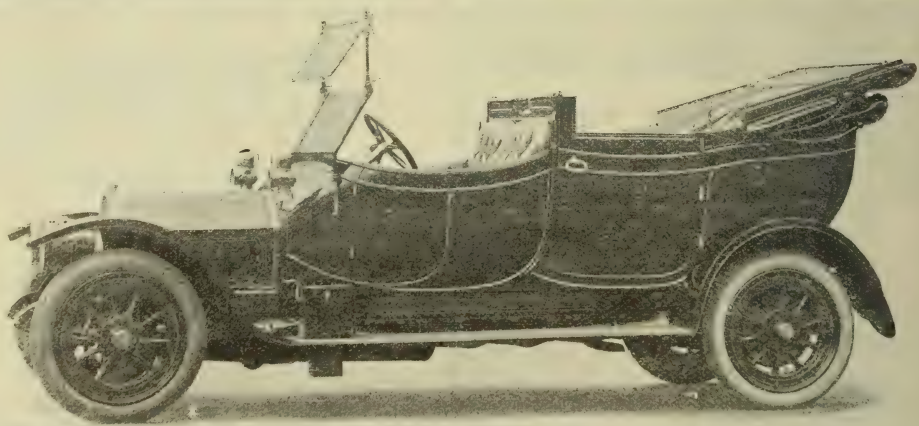
Bertarelli ricorda come in seguito ai posti lasciati vacanti dai colleghi Favari, Ardenghi, Barutta e Piola Daverio il Consiglio aveva dato mandato alla Direzione di fare delle proposte per il completamento del Consiglio, a termini dell'articolo 21 dello Statuto.

La Direzione ha esplicato il suo mandato tenuta presente la considerazione che l'attività del Consiglio si è venuta man mano, col progredire del Sodalizio, modificando di forma, in quanto il Consiglio stesso si raduna solamente per le trattazioni dello sviluppo periodico del programma del Sodalizio e degli affari e delle manifestazioni importanti mentre l'applicazione di queste deliberazioni è dovuta a due organi: la Direzione da una parte, che ha pertanto frequenti riunioni, e le Commissioni, ormai numerose, costituite dal Consiglio stesso, per lo studio dei problemi, non solo, ma per la realizzazione pratica degli studi stessi.

Tenuto presente di conseguenza il concetto informatore del mandato avuto, di poter acquisire al Consiglio l'aiuto prezioso del prestigio del nome e dell'autorevole valore di personalità eminenti per altezza d'ingegno, esperienza e situazione sociale, per le loro benemerenze verso il Paese e per i loro meriti, la Direzione crede di avere, in unione ai Sindaci, esaurito il proprio mandato realizzando questo ideale, con le proposte che ha l'onore di fare delle persone seguenti:

Senatore *Giuseppe Colombo*, ingegnere, Presidente del R. Istituto Tecnico Superiore di Milano, già Ministro delle Finanze e del Tesoro, già Presidente della Camera, Presidente del Credito Italiano, della Edison e di varie Associazioni commerciali, civili, di coltura, ecc., Membro dell'Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, di Commissioni, e di Accademie scientifiche ed artistiche.

Il senatore Colombo è già caro al Consiglio per le peculiari benemerenze acquistate verso il nostro Sodalizio, col presiedere con sì alto intelletto e grande autorità la Commissione di Turismo Nautico e in modo speciale il Comitato Esecutivo della Crociera Internazionale Torino-Venezia-Roma.

Generale *Majnoni d'Intignano conte Luigi*, senatore del Regno, già Ministro della Guerra, già Co-

LANCIA - Cabriolet (aperto).
Montati con pneumatici "Michelin"

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO
20=30 HP.

ıandante del III Corpo d'Armata, Presidente del omitato Regionale Lombardo per la Storia del isorgimento, Presidente del Comitato Regionale ella Croce Rossa e della Pro-Esercito, Presidente ıorario della Società Veterani, ecc.

Senatore *Mangiagalli dott. prof. Luigi*, Presidente ell'Istituto Ostetrico di Milano, Membro del Conglio Sanitario della Provincia, Presidente e Diretre di varî Istituti Medici, scientifici e di cura, onsigliere di altri, Direttore di Riviste Mediche, embro dell'Istituto Lombardo di Scienze e Letre e di Società scientifiche italiane ed estere.

Senatore *Cesare Mangili*, Presidente della Banca ommerciale Italiana, della Società di Navigazione el Lago Maggiore e del Garda, Presidente della ocietà Italiana di Aviazione, Consigliere di Ammistrazione della Edison, della Società Adamello, di altri Istituti di Credito e Società Anonime, onchè dell'Università Commerciale Bocconi.

Tutti noi del Consiglio ricordiamo certamente con ımo grato il decoro, il prestigio e l'attività che sen. Mangili ha dato al suo ufficio di Presidente l Comitato dell'Esposizione di Milano del 1906 — e può considerarsi per lui come uno dei titoli più ıbiti di alta benemerenza verso il Paese oltre che rso la sua città.

Infine il *dott. Serina cav. Gerolamo*, Presidente l Monte di Pietà, consigliere di altri Istituti di edito, scolastici e di beneficenza.

Johnson. L'enunciazione di questi nomi, disadorna qualunque evocazione delle benemerenze partilari di ciascuno di questi eletti, deve essere argonto per il Consiglio di profondo compiacimento r il sempre maggior incremento dell'autorità e l prestigio del Consiglio stesso, e per questo reta d'interpretare il sentimento di tutti i Consieri proponendo che la nomina venga fatta per clamazione. (*Vivissimi e prolungati applausi*).

Belotti, interpreta il sentimento di tutti i Colleghi l Consiglio, esprimendo viva riconoscenza alla rezione Generale per aver assicurato al Consiglio partecipazione di persone, che farebbero grande onore a qualunque altro maggior Istituto e che per il loro valore recheranno indubbiamente grande vantaggio all'incremento del nostro Sodalizio.

Esprime il convincimento che i soci del Touring apprezzeranno nello stesso modo le proposte della Direzione e l'acclamazione del Consiglio. (*Vive approvazioni*).

Magnocavallo a nome del collegio dei Sindaci si associa con molto compiacimento alle dichiarazioni precedenti. (*Approvazioni*).

NUOVE NOMINE

Consoli.

Arona	Cantoni Mamiani comm. avv. Tullo.
Canton (Cina)	Chieri rag. Virginio.
Caserta	Imperatore cap. Ant. (C. M.).
Como	Monza rag. Felice.
»	Orlandoni rag. Orlando.
»	Rosasco rag. Eugenio.
Milano	Cima Ballerio Giovanni.
S. Maria Maddalena	Cardo Massimo.
Pontevico	Trinca avv. Pietro.
Torino	Zanghieri ten. Giov. (C. M.).

Medici.

Cà Corniani	Giani dott. Ferruccio.
Cremona	Ronconi dott. Euclide.
Lesana	Vercon dott. Ivan.
Palermo	Miceli dott. Michele.
Reggio Emilia	Galli dott. Giuseppe.

Legali.

Amantea	Del Giudice avv. Filippo.
Condino	Parolini avv. Silvio.
Struppa	Ghersi avv. Enrico.

INIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per iasi Applicazione Industriale — Alberi Flessier Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi utomobilismo, Navigazione, Aerostatica.

FOTOGRAFIA DI NOTTE
Articoli per
LUCE - LAMPO AGFA
Prezzo Corrente gratis (16 pagine)
Presso i negozianti di Articoli Fotografici, o dagli Agenti Generali per l'Italia:
LAMPERTI & GARBAGNATI - MILANO

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

UTOMOBILI
LANCIA
TORINO
ENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
ECHIS & BERTOLINO
TORINO
S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

DIMISSIONARI O CESSANTI

Consoli

Alba	Gaddo avv. Rolando (decesso).
Bricherasio	Giretti Leone.
Castiglione Pepoli .	Girotti Federico.
Chefoo (Cina)	Chieri rag. Virginio.
Città della Pieve ..	Perogio avv. Ildebrando.
Livorno	Spagnoli Orlando.
Montà	Battetta dott. Giuseppe (decesso).
Parma	Micheli cap. Luigi (C. M.).
Senigallia	Angelini Michele.
Treviso	Macola conte cap. Romolo (decesso).

Medici.

Macugnaga	Scalini dott. Agostino.

Soci benemeriti che hanno conseguito la medaglia d'argento dei Centomila. (*)

Barozzi Ettore, Lecco — Bassano Paolo, Sampierdarena — Bassetti avv. Piero, Bertinoro — Beltrami sac. Rocco, Formazza — Benzoni Antonio, Venezia — Besostri prof. Elvezio, Parma — Bianchi Egisto, Fornovo Taro — Bisesti Giuseppe, Torino — Bondini cav. rag. Guido, Novara — Bonfanti Tullo, Parma — Bonfiglioli Errico, Bologna — Bonvicini Luigi, Reggio Emilia — Bottini Teodoro, Busto Arsizio — Busca Giovanni, Osimo - Capra Arturo, Medesano — Caterini Generos S. Giovanni Valdarno — Chiarelli Bruno, Torir — Codebò Mario, Genova — Croce Cesare, Geno — Dal Doss Giulio, Brescia — De Benedetti T maso, Savona — De Paulis Guido, Colle Sanni — Destefanis Giovanni, Torino — Favre ing. E rico, Verona — Ferrari geom. Tito, Alessandria - Fioretti Gerolamo, Chiari — Foglia dott. Giovan S. Giovanni in Fiore — Freppa Adolfo, Aosta - Fruscella Carlo, S. Giovanni in Galdo — Gaiot Luigi, Cuneo — Gambella Alberto, Napoli — G ragnani Adelmo, Zola Predosa — Giordani Ezi Torino — Grassi Donato, Solofra — Iotti Adolf Guspini — Lanzani Pier Luigi, Agordat — Lazza Giulio Cesare, Milano — Lenti rag. Cesare, Tori — Loreni Andrea, Lucignano — Lorenzini Gi vanni, Varese — Magni Guglielmo, Paderno d'Ad — Marchi ing. Giuseppe, Reggio Calabria — Ma ziale Giuseppe Felice, Genova — Mascioni Tulli Milano — Milani prof. Dante, Torino — Mont martini dott. Vittorio, Biasca — Murli cap. Alm rico, Ismailia — Pagani Felice, Codogno — Palli Venturino, Arcidosso — Panzero Domenico, T rino — Pellizzi ing. Ippolito, Pesaro — Piva Marino, Biella —Pizzocaro Emilio, Pavia — Pl cidi avv. G. B., Avezzano — Preziani Adol Milano — Raynaudo Bartolomeo, Torino — R goletto Tullio, Padova — Sacco avv. Cesare Car Genova — Sala rag. Cesare, Arcellasco — Salv laglio ten. Aristide, Dronero — Santini Artu Legnano — Scolastico ing. Corrado, Bardalone I stoiese — Silenzi avv. Ludovico, Roma — Sonci prof. Aristide, Cuneo — Sterio rag. Achille, S rento — Tiraboschi Giulio, Bergamo — Toni Gisberto, Punta Arenas — Torri rag. Gaetan Bologna — Valli Paolo Ettore, Pavia — Veron Giuseppe, Rho — Vettore Pietro, Castiadas Violino Giuseppe, Torino — Zanoli Achille, Z

(*) Ogni socio che presenta dal 1° giugno al 31 dicembre 1911 cinque nuove adesioni al T. C. I. riceve in dono la medaglia in argento dei Centomila Soci.

Maestrani
St. GALL
(SUISSE)
CHOCOLAT
& CACAO
Qualità squisite, insuperabili di fama mondiale.

Pyramidon
RACCOMANDATO DA AUTORITÀ MEDICHE
come il **miglior rimedio** di **effetto as-** **lutamente sicuro, pronto** contro i **dol** **di capo** di ogni natura, **emicrania, mal** **denti, dolori nevralgici** e **reumatici** come **sedativo** negli **accessi asmatici.**
IL PIRAMIDONE
sopprime i dolori che accompagnano i dist periodici delle signore e delle ragazze. Il mig rimedio contro la febbre nell'influenza, raff dori, tisi, tifo, malaria, ecc.
Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolet. L. 3.50 al flac. da 10 tav. gr. 0.3 L. 1.50 al flac.
Si trovano in tutte le farmacie
Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning
MILANO - Via M. Pagano, 44

Soci benemeriti (1).

Bossini Alessandro, Coccaglio — Clemente avv. Michelangelo, Isernia — De Curtis Augusto, Napoli — Dello Sbarba dott. Bruno, Marano di Mirà — Farina rag. Filippo, Rionero in Vulture — Ferrari Giuseppe, Genova — Ferrari geom. Tito, Alessandria — Foschi Riccardo, Imola — Ghisi Antonio, Bertigaro — Magni Guglielmo, Paderno d'Adda — Moroni rag. Primo, Castiadas — Pacini Pietro, Muro Lucano — Pizzocaro Francesco, Pavia — Reinero cap. Michele, Casal Monferrato — Ruggeri ten. Traiano, Bologna — Sala rag. Cesare, Arcellasco — Strada Ugo, Milano — Tenedine Alpino, Roma — Tofani Eugenio, Roma — Vassarotto Valentino, Torino — Volonteri rag. Andrea, Villadossola.

Totale N. 1890.

Premiati con Medaglia d'oro.

Ambrosio Carmine, Milano.

Soci quinquennali (2).

Agnolozzi ing. Ezio, Roma — Agustoni Bernardo, Mendrisio — Almeda Paolo, Trieste — AMEY CORINNA, Borgomaro — Amici Cesare, Roma — Andenna ing. Luigi, Novara — Annibaldi Domenico, Pisa — Anselmi Cristoforo, Porto Maurizio — Arioli Giuseppe, Torino — Armellini cap. Cesare, Cesena — Aviano Augusto, Rimini — Azzalin Ernesto, Bassano — Bacci Salvatore, Livorno — Baldassarini Maccinelli nob. Gustavo, Siena — Bandiera Angelo, Napoli — Barbiani Giovanni, Atene — Bardelli Umberto, Milano — Bartolazzi Corrado, San Marcello — Bazzaghi Carlo, Bernareggio — Beccali Ernesto, Sant'Angelo Lodigiano — Bedeschi Valentino, Ravenna — Bellini ing. Virgilio, Milano — Beltrandi avv. Alessandro, Mondovì — Benvenuto dott. Giuseppe, Genova — Benzoni Ferdinando, Firenze — Beretta Gaetano, Pavia — Bertarelli Guido, Bertarelli Marco, Bertarelli Ugo, Milano — Bertero Angelo, Torino — Bertoldo Carlo, Forno Rivara — Bianconi dott. Ettore, Milano — Billi Luigi, Città di Castello — Bisagno Luigi, Genova — Boaselli Teodorico, Roma — Boccaccino dott. G. B., Occhieppo Inferiore — Boeri Adolfo, Sassari — Boggio Marzet cav. Carlo, Torino — Bolla ten. Giovanni, Valenza — Bonelli Alessandro, Siena — Bonfanti Tito, Milano — Borellini dott. Leonida, Portogruaro — Borione Giuseppe, Torino — Borzone cav. Stefano, Genova — Bracciani Luigi, Milano — Brugnoli Luigi, Cremona — Brugnoni Angelo, Campagnoli Paolo, Milano — Cappa Oreste, Torino — Cappellari Alessandro, Padova — Capello conte Paolo, Noventa — Cardani ing. Ettore, Milano — Carelli Natale, Rionero Vulture — Carli Giuseppe, Brescia — Carloni Mario, Genova — Casana Pier Luigi, Torino — Casati cav. Luigi, Ello Brianza — Cassani Valentini Aldo, Milano — Castiglioni Eugenio, Busto — Castelli Achille, Milano — Cayre Gustavo, Torino — Cerruti Gioachino, Moncalieri — Chiesa Giovanni, Milano — Chiesa Pietro, Masate — Ciardi Ettore, Mestre — Cipriani Alfredo, Kandergrund — Colombo dott. Oreste, Como — Colombo Riccardo, Roma — Corbellini Eugenio, Milano — Corsi Cesare, Firenze — Cortese dott. Francesco, Pavia — Costa Giuseppe, Verona — Cottignoli Federico, Monticelli — Cozzolino Gino Giov., Portoferraio — Cravedi Umberto, Omegna — Cristina Giuseppe, Novara

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

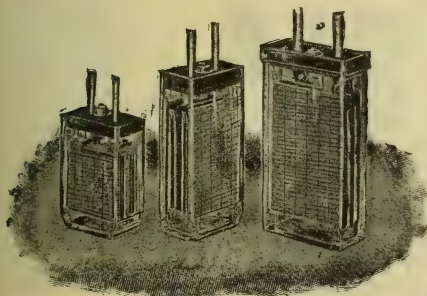
(2) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 80 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento, similoro e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

Accumulatori Elettrici
TUDOR

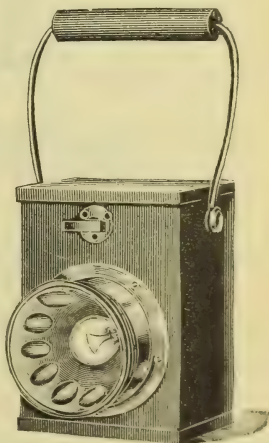
MARCA DI FABBRICA
TUDOR
DEPOSITATA

Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO

BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i. W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA

ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI
per qualunque applicazione.

BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.

:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::

LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

— Croce Angelo, Croce Giacomo, Genova — Curti Luigi Aldo, Milano — Curzi avv. Fernando, Disocca — Cusani Rodolfo, Milano — Cuttica Luigi, Milano — Dario ing. Augusto, Alessandria — De Benedetti Ernesto, Torino — De Crescenzo avv. Pasquale, Salerno — Degli Alberti conte Mario, Torino — Della Starba dott. Bruno, Mira — De Rossi Emilio, Milano — Di Carpegna conte Mario, Di Revel conte Paolo, Roma — Di Toma Domenico, Osoppo — Dondena Emilio, Dupin rag. Giovanni, Milano — Eperspacher Oreste, Roma — Episcopo cav. Fedele, Poggiardo — Fadelli Arturo, Gruaro — Faldi ten. Carlo, Roma — Ferrari Arnaldo, FERRI GIUSEPPINA, Milano — Finzi Aldo, Venezia — Fiorentino Fortunato, Milano — Fontana Ernesto, Villanova d'Asti — Fornari ing. Ugo, Varese — Fornero dott. Luigi, Piacenza — Fossati Giuseppe, Monza — Francesetti di Mezzenile Renato, Ivrea — Frazzi Romeo, Cremona — Frova avv. Felice, Torino — Fumagalli Pasquale, Ello — GABANNA MARGHERITA, Torino — Gadola Giuseppe, Milano — Galassi Emilio, Rafaela — Gallazzi cav. Ernesto, Busto Arsizio — Galligani Augusto, Pegli — Gasparinetti Battista, S. Polo di Piave — Gasparini dott. Ermenegildo, Zugliano — Gavarone Giovanni, Genova — Gentile cap. Giovanni, Bologna — Gerosa Carlo, Milano — Giambertoni march. Ignazio, Girgenti — Gilà Giulio, Tronzano Vercellese — Gilardi Giovanni, Milano — Giovanelli rag. Arturo, Firenze — Gola Giuseppe, Oleggio — Graziani Giorgio, Torino — GRIGNOLA ANTONIETTA, S. Ambrogio Olona — Grilli Virginio, Cotignola — Gualtierotti Morelli avv. cav. uff. Gualtiero, Pisa — Hippoliti Giuseppe, Borgo Valsugana — Imperatori ing. Luigi, Milano — Innocenti Ferruccio, Pontassieve — Isler Max, Mannheim — JANKA GUERRESCHI IRENE, Janka Sodani Martino, Milano — Janni Cesare Augusto, Bomarzo — Jannizzotto Antonio, Chiaramonte — Lacoulte rag. Ernesto, Milano — Lapeschi ten. Luigi, Venezia — Lecchi Giuseppe, Milano — Leggiadri Emilio, Morgex — Limongi dott. Biagio, Porto Alegre — Lippi Nicola, Cagliari — Lissoni ing. Eugenio, Renate — Long Enrico, Torino — Lotti Luigi, Cagliari — Lugiato dott. Luigi, Sondrio — Maccini Luigi, Brescia — Maffioretti Guglielmo, Majocchi rag. Giuseppe, Milano — Mandrino Edoardo, Roma — Marini Vittorio, Salerno — Maraggi Pietro, Buenos Ayres — Marcone ing. Giuseppe, Napoli — Marelli Serafino, Cantù — Mazzoli Guido, Trieste — Mazzolotti Tomaso, Stresa — Meirocco dott. Vincenzo, Savona — Meotti don G. B., Brescia — Merenghi march. Pietro, Jesi — Moccagatta cav. Giuseppe, Catania — Morelli Sesto, Firenze — Morfini cav. dott. Francesco, Bari — Moscone rag. Luigi, Mortara — Napoli cap. Giuseppe, Monza — Nasimbeni avv. Gino, Siena — Noble Giorgio Luigi, Ponte della Selva — Moussau Pietro, Châtillon, — Otta Luigi Orbassano — Padovani Giulio, Parma — Pagani Anania, Veroli — Pasini Gino, Reggio Emilia — Pece Carlo, Morano — Pellanda Emilio, Locarno — Pellegrini Antonio, Pavia — Perelli Ercolini Maurizio, Milano — Perico Antonio, Villa d'Adda — Piacenza Francesco, Pica — Pigna Mario, Torino — Piccinelli Ernesto, Piccinelli Paolo, Codogno — Piovano Michele, Rafaela — Pizzalla Ercole, Menaggio — Polli Carlo, Milano — Posso Emilio, Genova — Praga ten. Giuseppe, Ancona — Ravello Camillo, Roma — Reda Alfonso, Crevacuore — Regolini Giovanni, Gorno — Revel Roberto, Genova — Rezzonico Emilio, Como — Richter cav. dott. Paolo, S. Felice Circeo — Romero ten. Federico, Coccaglio — Ronco cap. Ernesto, Trapani — Rosacher cav. magg. Luigi, Bari — Rossi Francesco, Atene — Rugoletto Tullio, Brusegana — Sacchi Ernesto, Sangiorgi dott. Pietro, Santini Angelo, Milano — Saragat Cesare, Sanluri — Savio Giovanni, Monteponi — Schiappacasse sac. Bono, Aggio Struppa — Sella Carlo, Biella — Serra Zanetti cav. Alessandro, Bologna — Simonetti Ernesto, Torino — Sironi Egidio, Milano — Sogno avv. Adolfo, Torino — Somma

SPA

Esposizione Intern. Torino 1911

SPA VETTURE DA TURISMO
Fuori Concorso
(Membro della Giuria)

VETTURE INDUSTRIALI SPA
Grand Prix
Medaglia Speciale
Ministero d'Agricoltura Industr. e Comm.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
OFFICINE IN TORINO

Pietro, Veytaux — Sozzi Giuseppe, Milano — Spasari Giovanni, Badolato — Spreafico G. B., San Giovanni alla Castagna — Stori Pietro, Magnocavallo — Simi Pietro, Perugia — Taddio Arturo, Varese — Tallero ten. Carlo, Vigevano — Tamborini Paolo, Milano — Tarizzo Ernesto, Ferrara — Tegani Alberto, Reggio Emilia — Tenconi Ambrogio, Varese — Terragni rag. Angelo, Terragni Ernesto, Milano — Tione Alessandro, Torino — Tonelli dott. Carlo, Carignano — Torrani cav. uff. Enrico, Milano — Torre Iginio, Genova — Tortona cav. uff. ing. Giuseppe, Napoli — Traverso Francesco, Padova — Turchi Antonio, Rimini — Vadalà Antonino, Messina — Vangioni Cesare, Roma — Vallone Cesare, Susa — Vanoni Teobaldo, Morbegno, — Varese rag. Giuseppe, S. Remo — Verani Luigi, Valenza — Verga Antonio, Monza — Vergani Paolo, Meda — Vianello Alfonso, Salizzada Schio — Vigliano Arturo, Biella — Vigo Oreste, Milano — Vismara Giovanni, Monza — Volpe Vincenzo, Monte Sano — Volterra Edgardo, Napoli — Zaglia dott. Carlo, Portoferraio — Zav ing. Ernesto, Ponte di Nossa.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Dicembre 1911

SOCI VITALIZI (1)

AGNELLENGO, Bono Antonio — AGORDO, Frescura Umberto — ALESSANDRIA, Migliardi Edoardo — ANCONA, Cézard Léon — ASMARA, Mossi ing. Tullio — ATENE, Manfredi ing. cav. Manfredo — BAGNOLO PO, Morellini Giuseppe — BARDONECCHIA, Mortara Mario — BELLANO, Della Mano G. B. — BENGASI, Bernabei cav. Vincenzo — BERGAMO, Fuzzier Arrigo — BIELLA, Allara Ezio; Sella Andrea — BOLOGNA, Migliori Ugo; Ricci ing. Claudio — BOSCO CHIESANUOVA,

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (**L. 25** franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

DILETTANTI FOTOGRAFIA

IL MAGGIORE ASSORTIMENTO di

APPARECCHI FOTOGRAFICI

con obbiettivi dei più noti Autori per pagamento a RATE MENSILI lo troverete soltanto presso la

Società Italiana Vendita a Rate "SIVAR"

Via Ciro Menotti, 21 - MILANO - Telefono 20-068

CHIEDERE CATALOGO ILLUSTRATO CON PREZZI E CONDIZIONI

Da Madice Natale — BRESCIA, Facchi Antonio; Gressent Filippo; Klobus Guido — BUENOS AYRES, Ghigo Giovanni; Lauria Rogue; Manghi Adelmo; Vitali ing. Italo — BUSSOLENO, Ferro Francesco; Ferro Giuseppe — CASARILE, Gorla Giuseppe — CASALE MONFERRATO, Segro Augusto — CASTEL S. GIOVANNI, Arata Domenico — CHEREN, Spinosa Mattia — CHIVASSO, Zenone dott. Oreste — CISANO SUL NEVA, Gerini col. Gerolamo E. — COCQUIO S. ANDREA, Borella Luigi — CODROIPO, Moro Daniele — COMO, Carcano ing. Giovanni; Martinelli Emilio — CORATO, Patroni Griffi di Faivano Felice — CREMONA, Mori Giuseppe — DOMODOSSOLA, Farinelli ing. Carlo — FIRENZE, Giannetti Dante — GAVARDO, Dusi Giovanni — GEMONA, Unione Ciclistica Gemonese. — GENERAL GUTIERREZ, Varaschin Macedonio — GENOVA, Gardella B. Vittorio; Morselli Arturo; Parodi Leopoldo; Società Ginnastica Andrea Doria — GIBB GIUBA, Cerboneschi ten. Italo — LA ROTTA, Degli Azzoni Avogadro cap. Aldobrando — LECCO, Wilhelm Mario — LIMA, Buzzi ing. Emiliano; Monteponi Elia; Sessarego Davide — LUCERA, De Meo avv. Michele — LUGO, Manzoni conte cav. Carlo — MACEQUECE, Usseglio geom. Carlo — MAIPU', Giol don Juan — MANDELLO, Confalonieri Enrico — MESSINA, Falkenburg Ermanno — MESTRE, D'Ambrosio Attilio — MILANO, Aceti rag. Achille; Ambrosini Spinella avv. Pietro; Barzanò Aldo; Bosato Aurelio; Boselli Ambrogio; Boselli Pietro; Carones dott. Carlo; Comizio Agrario; Daccò Carlo; Frigerio Guido; Martegani rag. Maurizio; Massa Saluzzo Guglielmo; Molfino Virgilio; Nulli avv. Ettore; Pampuri Alessandro; Poggi Edoardo; Pontiggia Emilio; Rossi dott. Giulio; Sacchi rag. Pietro; Serina dott. Gerolamo; Sigismund Pietro; Soroldoni Renzo; Sturani ing. Enrico — MITKOLZ, Capaccini Ferdinando — MONZA, Guffanti Luigi — MORTEROS, Tenchini Gottardo; Vitale dott. Gaetano — NAPOLI, Colonna dei Principi di Stigliano don Fabio; Dragone Adolfo; Marcone ing. Giuseppe; Stolté comm. Alberto J. — NIZZA, Vallot cav. Giuseppe — NOVARA, Grazioli Umberto; Grignaschi Giacomo; Rossi Luigi — PADOVA, Raimondi Paolo; Ravagnan Giacinto — PALERMO, De Stefani Spadafora Michele — PARELLA, Roppolo dott. Domenico — PARMA, Maroncelli Arrigo — PESSINA CREMONESE, Baroli cap. Adolfo — PIACENZA, Caorsi Cesare; Cristiani geom. Lorenzo — PIADENA, Ponzoni Luigi — PIANE DI SERRAVALLE, Croso Antonio — PINEROLO, Gavuzzi Giuseppe; Villa Pietro — PISTOIA, Giampaoli Remo — PONTE A MORIANO, Grabaù cap. Marcello — PONTEDECIMO, Candelo ing. Vittorio — PORTOGRUARO, Morello mons. Massimino — PUSIANO, Viscardi Ernesto — RAFAELA F. C. C. A., Ferrè dott. James; Mazzulla dott. Amato — RAPALLO, Arboccò Francesco; Capreri Teodoro — RESUTTANA, Whitaker comm. Roberto — ROMA, Duca D'Arcos; Janetti Clemente — ROSARIO SANTA FE', Candia Raffaele; Jaccuzzi Riccardo — SANFRONT, Re Vittorio — S. SECONDO

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

CICLI

FIAT

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

GOMME

PIRELLI

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

DI PINEROLO, Turina dott. Giacomo — SAVIGLIANO, Lora prof. Michelangelo — SHANGHAI, Amidani Leonardo — SHORTLAUDS, Reytmeyer cav. uff. Roberto — SEREGNO, Camagni Leonardo — SONDRIO, Salengo Ugo — SUNCHALES, Ferrero Amelice — SYDNEY N. S. W., Callose B. — TOMBETTA, Povegliotti Macedonio — TORINO, Ducco Pietro; Fontana Eligio; Garola Emilio; Garrone Carlo; Lattes avv. Alberto; Martin Giovanni; Martino rag. Secondo; Mellino Gaspare; Milano Edoardo; Montagnana Mario; Rambaldi dott. Vittorio; Rey Carlo; Rigat Giuseppe; Rosaspina Ercole — TORTOSA, Lupi Pietro — TRIESTE, Ghersiach Giuseppe; Thaon di Revel Vittorio — TRIPOLI, Rigato Narciso — UMBERTO I, Ferrari G. B.; Gaggiotti Antero — SAVONA, Garroni march. Vittorio — VALLE MOSSO, Lanzone Flaminio — VANZONE D'OSSOLA, Bozzo Giovanni Antonio — VERONA, Carettoni Alessandro; Di Serego conte cav. Alberto — VICENZA, Marangoni Vico.

SOCI ANNUALI (1)

Errata-Corrige.

A *Rivista* N. 10 (Ottobre) del 1911 fra i soci di Roma leggasi Giannoli ing. Paolo.

A San Remo (Porto Maurizio) leggasi De Veronico Giovanni omesso nella pubblicazione della *Rivista* di Novembre 1911.

Soci che optarono pel 1911.

AQUILA. — Volpe ing. Alfonso.
AREZZO. — *Lucignano.* — Fabbiani Leone, Graziani Gustavo, Landi Enrico, Venturini dott. Ferdinando.
BOLOGNA. — Mazzi Ettore, Masciè Pietro, Parmeggiani Primo, Zucchini Giulio.
Casalecchio di Reno. — Repossi Emilio.
BRESCIA. — *Marcheno.* — Poli dott. Nicolò.
FERRARA. — Crema avv. G. B., Ferraguti Sarro.
FIRENZE. — Saccardi Giorgio, Canegallo Pasquale, Daglio ing. Pietro, De Maria Mario, Ghislandi Annibale, Heinke Enrico, Simoni dott. Giuseppe, Vassallo Cesare.
Spezia. — Giorgi Giorgio.
MACERATA. — *Tolentino.* — Felici Giuseppe.
NAPOLI. — Rubino Pasquale.
PADOVA. — *Montagnana.* — Morganti Felice.
PAVIA. — Cazzola Guido.
ROMA. — Regis Cesare, Zola Guido.
TORINO. — Moriani Eugenio.
VENEZIA. — Carozzi avv. Giuseppe, FASOLI GIUSEPPINA.

ESTERO.

EUROPA.

Austria Ungheria.

TRENTINO. — *Locca.* — Gasperi Riccardo.
Riva sul Garda. — Bettini Livio.

Inghilterra.

West Dydsbury. — SCHRODER ELSIE M.

(1) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIVETTI

F.I.A.T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-15 HP. 15-20 HP.
20-30 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN„

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
GRUPPI MARINI
CARRI-BOTTE

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN„

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

AMERICA MERIDIONALE.

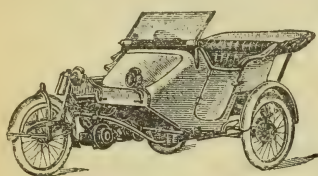
Argentina.

Rosario. — Barcia Massimo, Mosto G. Benedetto, Pessani Claudio.

Paraguay.

Assuncion. — Rossi Lamberti prof. Vincenzo.

Soci inscritti dal 1° Ottobre al 31 Novembre 1911 che optano pel 1912.

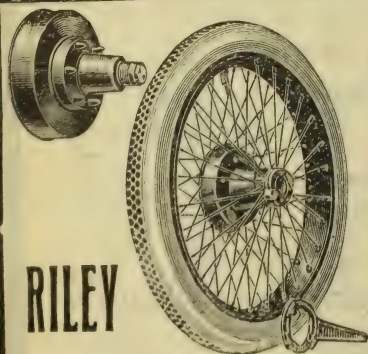
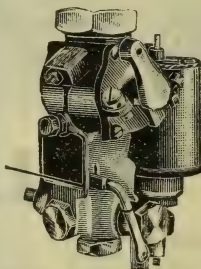
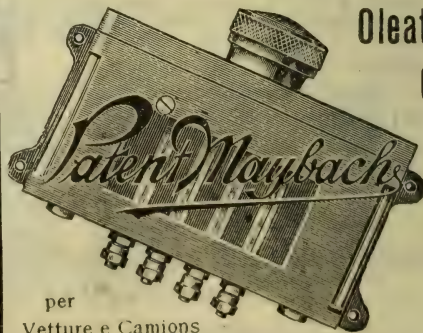
ALESSANDRIA. — Arzani Francesco, Badaracco prof. rag. Giovanni, Barozzi Giuseppe, Chiaraviglio Giacomo, Coppero Pietro, Corradi Pietro, Firpo Luigi, Garlanone Pietro, Garlascone Alfredo, Guerci Venanzio, Inverardi rag. Ettore, Marino Enrico, Maspoli dott. Enzo, Negri Alessandro, Reggiardi Cesare, Ribeurs Carlo, Sacchi Giuseppe, Salice Aldo, Villa prof. Ernesto.
Acqui. — Parodi geom. Secondo,
Asti. — Scotti Giuseppe Lorenzo. Baracco Maurizio, Cielo Luigi, GARINO LUISA, Lusso dott. Carlo, Sacerdoti Alfredo.
Canelli. — Leardi Guglielmo, Soria Alfredo.
Cantalupo. — De Mannelli Lorenzo,
Casale Monferrato. — Bobba Oreste, Camurati Attilio, Costanzo Giuseppe, Cravino Gian Luigi, Ferrero geom. Giovanni, Florio Ferdinando, Gallina Attilio, Raselli Enrico, Scagliotti Attilio.
Castellazzo Bormida. — Bussi Giovanni.
Castelletto d'Orba. — Vassallo dott. Giuseppe.
Costigliole d'Asti. — Bongiovanni Vincenzo, Chiaffrino Luigi.
Melazzo. — Garbarino Giacomo.
Morasengo. — Arato Dino.
Novi Ligure. — CASTELLI CHECCHINA.
Orada. — Daglio Italo.
Sale Marasino. — Ranieri Giovanni.
S. Damiano d'Asti. — Sano Mario.
S. Salvatore. — De Ambrosi Carlo, Provera Alessandro.

Auto-Vetturetta "MAGNET,,

a tre ruote e due carreggiate, con sterzo a volano, trasmissione a catena, debrayage a frizione. - Elegante. economica — Minimissima spesa di manutenzione. — Conducibile da chiunque.

Chiedere listino illustrato all'
AUTO-VETTURETTA "MAGNET,,
Telefono 80-07 - MILANO - Via Peschiera, N. 5

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
SCONTO AI SOCI DEL TOURING

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato.
Massimo rendimento
Minimo consumo

RILEY
Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 % di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.

Oleatore Central a pression meccanic per aviazion ed imbarcazioni.
Patent Maybach
per Vetture e Camions

Rappresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

Serravalle Scrivia. — Cabella Enrico.
Tortona. — Barbieri Genzani Lorenzo.
Valenza. — Baccigaluppi Cesare.

ANCONA. — Alfieri Mario, Bettitoni Alberto, Cairola Corrado, Galeazzi Ciriaco, Gobbi Vincenzo, Marro Oscar, Paoloni Aldo, Trau Sirio.
Iesi. — Ortensi Ortensio.
Osimo. — Campodonico dott. Giovanni, Marcucci Domenico, Profili dott. Dino.
Senigallia. — Berretta Giuseppe, Cioci Giuseppe, Crinelli Giuseppe, Mariotti Mario, Pupazzoni Orfeo, Ratti Giuseppe.

AQUILA. — Biagini Ferruccio.
Avezzano. — Cardelli Erminio, De Bernardini Enrico, De Clemente Matteo.
Castel del Monte. — Aloisi Orazio, Basile Emanuele, D'Alfonso Almachilde, D'Angelo Giovanni, Di Cola Antonio, Lalli Antonio, Mucciante Beniamino, Ranieri Pasquo.
Luco nei Marsi. — Alfidi Priamo.
Pescocostanzo. — Rinaldini Antonio.
Tagliacozzo. — Fallace Giuseppe.

AREZZO. — Bettini rag. Anton Federico, Coleschi Luigi, Pampaloni Corrado.
Bucine. — Righi dott. Adriano.
Castelnuovo. — Circolo Andrea Del Sarto, Paradisi Alfredo.
Cavriglia. — D'Eramo Creto, Tonani Giulio, Turbanti Pietro.
Lucignano. — Brandini Antonio.
Monte S. Mario. — Fratini don Basilio.
Poppi. — Mey Andrea.
Talla. — Belli Giusto.

ASCOLI PICENO. — Baroni G. B., Cosentini Angelo, Pardi Angelo, Scarpiello Angelo, Spagnoli Zoilo.
Ancarano. — De Vecchi Gino.
Carassai. — Vannozzi Michele.
Force. — Grassi conte dott. Alcide.
Monte Urano. — Marzi Giuseppe.
S. Benedetto del Tronto. — Anelli cav. Francesco, Bonavolta avv. Giuseppe, Circolo Cittadino, Manzoni Valentino, Rosati dott. prof. Mario.
Torre S. Patrizio. — Pompei Aristide.

AVELLINO. — *Bagnoli Irpino.* — Lenzi Alberto.
Cassano Irpino. — Turcio Francesco.
Forino. — Iacuzio Francesco.
Lioni. — Buonassisi Michele Antonio.
Salza Irpina. — De Pescale avv. Carmine.
S. Agata di Sotto. — De Maio Ernesto.
Solofra. — Iannucci Domenico, Mari Caetano, Prence Gioacchino.
Tufo. — Di Marzo Alfredo.

BARI. — Ciminati Nino A. M., Ferri ing. prof. Giovanni, Lattanzio Onofrio, Pirozzi dott. Domenico, Semeraro Giuseppe.
Acquaviva della Fonte. — Arminio Salvatore, Costa Azara Carlo, De Gennari Gaspare.
Altamura. — Colonna geom. Vincenzo, Monte avv. Giovanni, Palermo prof. Vittorino, Priore Gennaro Orazio.
Andria. — Licci Silvio.
Barletta. — Circolo Impiegati, D'Ascoli rag. Giuseppe, Delli Santi dott. Mariano, Eboli dott. Gaetano, Severini dott. Tomaso.
Bitonto. — Garofalo Gioachino.
Conversano. — Bassi Paolo, Pascale Michele.
Monopoli. — Lo Vecchio Vito, Munno Gregorio, Taurino Marcello, Tondoi Giuseppe.

BELLUNO. — Carraro Oscar, Feroldi Luigi, Toffanin Domenico.
Farra. — Stolfo Giulio.
Perarolo. — Filippini Viganò ing. Bruno.
S. Croce. — Salvador Costante.
Valle di Cadore. — Colle Giov. Batt., Toscani Della Scalla G. B.
Venas. — Gei Giuseppe, Soravia Paolo, Toscani Vittorio.

BENEVENTO. — Giuliano dott. Alfonso, Pitta Vittorio, Tomaselli avv. Ettore.
Apice. — Giangregorio dott. Vincenzo.
Campolattaro. — Mandato Vincenzo.
Ceppaloni. — Polcari Domenico.
Cerreto Sannita. — Coppola Michele.

ZEISS
"TESSAR"
1: 3,5 — 1: 4,5 — 1: 6,3
Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi
OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO
In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici
CARL ZEISS - MILANO
Piazza del Duomo, 19
Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna.

GUSTAVO WEINHAGEN & Co.
MILANO .. ..
Via Donizetti, 6
(Porta Vittoria).
SCALDABAGNI
(Massima economia nel consumo del gas: un bagno in tre minuti per cinque centesimi!).
VASCHE DA BAGNO
in ghisa — Le più forti e le più convenienti!
Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 % sul prezzo del Catalogo, ed inoltre si spedisce franco stazione ferroviaria.
Notate bene questa facilitazione!
Chiedere Catalogo a
Gustavo Weinhagen & Co.
Via Donizetti, N. 6 MILANO

RAMO

Liquore Strega

ALBERTI BENEVENTO

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

L'Ovatta Thermogène

è oggi il rimedio popolare per eccellenza: infatti «Thermogène» è venuto a tempo per sostituire nella cura delle affezioni reumatiche e infiammatorie (**raffreddori, tossi, mali di gola, torcicolli, reumatismi, dolori intercostali, nevralgie**) tutti i vecchi rimedi di uso così sgradevole e qualche volta così dolorosi.

Addio per sempre unguenti, cataplasmi, cerotti, linimenti, tintura d'jodio, ecc. Il «**Thermogène**» è al confronto di questi rimedi, altrettanto inefficaci che poco puliti, ciò che la luce elettrica è al confronto della vecchia lampada ad olio. La sua azione è sicura e si manifesta con un pizzicore talvolta assai vivo, specialmente quando si suda. Si può allora sospendere la cura per qualche tempo e riprenderla poi subito. Se l'azione tardasse a prodursi si inumidisca l'ovatta con aceto, alcool puro o acqua di Colonia.

In tutte le principali Farmacie a L. 1,50 la scatola

VANDENBROECK & C.ie - Bruxelles

Deposito Generale per l'Italia: I. PENAGINI

MILANO - Foro Bonaparte, 46

B.S.A.

TRADE MARKS

B.S.A.

Sono arrivate le SERIE

1912 B.S.A. 1912

da viaggio, da corsa, da pista.

Catene .. Ruote libere B.S.A. Mozzi a cambio di 3 velocità

EADIE

Catene - Ruote libere - Mozzi a ruote libere e freno contropedale - Mozzi a cambio di velocità
Mozzi a cambio di velocità e freno contropedale

EADIE

PRODUZIONE DEGLI STABILIMENTI RIUNITI B.S.A. ed EADIE della THE BIRMINGHAM SMALL ARMS & Co. di BIRMINGHAM

Depositaria Esclusiva per l'Italia:

Società Anonima Frera - Tradate - Milano

Colle. — Mazzacane Vincenzo, Palmieri Alfredo.
BERGAMO. — Bana Luigi, Bernasconi Guido, Bolis Emilio, COLLEONI donna ERMINIA, Del Zoppo Giacomo, Monici dott. Erasmo, Ramognini avv. Alberto.
Albino. — Negroni don Leone.
Clusone. — Bonfanti Mario.
Credaro. — Crespi Annibale.
Gorno. — Brignoli don Pietro, Pacchiani don Geremia, Valsecchi don Bassano.
Lovere. — Cremonesi Giacomo.
Martinengo. — Pinetti Girolamo.
Oneta. — Ceroni don Abele.
Palosco. — Roda Lazzaro.
Romano Lombardia. — Assandri Giovanni.
Seriate. — Lussana Celeste, Perletti avv. Giuseppe.
Sotto il Monte. — Bonanomi Arturo.
Torre Boldone. — Zopa Alfonso.
Treviglio. — Crestetti Giuseppe, Fusar Poli Antonio, Somigliana rag. Arturo.
Villa d'Adda. — Locatelli geom. Felice, Perico Ettore.
BOLOGNA. — Agostinelli Marcello, Bencich rag. Francesco, Bertani Arnaldo, Bettini Amedeo, Bonazzi Oreste, Boncompagni rag. Mario, Buriani Alberto, Cacciari rag. Francesco, Capponi rag. Emilio, Carretti Celso, Casella Giuseppe, Castellaro Enrico, Cattani Orazio, Cesari Carlo Alberto, Delazia Arturo, Fava Giorgio, Fiaccadori Ermes, Fiorini Gaetano, Galeati Ignazio, Gallarani Camillo, Giovanoni Giorgio, Gregori Jannie, Lambertini Giuseppe, Lambertini Luigi, Lodi Giuseppe, Mascio rag. Gregorio, Medici Giovanni, Monesi Domenico Augusto, Monti Ferruccio, Nanni Olindo, NERI MALAGOLI AMELIA, Ortiz Milla Angel Miguel, Pastore Franz, Patrignani Alfredo, Pavoni Giuseppe, Poli Dino, Predieri Ettore, Rappaccio Guglielmo, Romagnoli Alberto, Sandri Alfonso, Supino Giulio, Tinti Alfredo, Trebbi Ernesto, Vignoli rag. Luigi, Zamboni Arrigo, Zanetti ing. Filippo, Zini Ferdinando.
Bagni Porretta. — Lorenzini dott. Ciro.
Budrio. — Curti Armando.
Casalecchio di Reno. — Benarduzzi Emilio, Giordani Attilio.
Castel S. Pietro. — Manzoli Arsenio.
Crevalcore. — Ghelfi Renzo, Mattioli Giovanni, Pederzini Amedeo.
Imola. — Gardenghi Giuseppe, Moroni Enrico.
Molinella. — Rubini Francesco.

BRESCIA. — Associazione Studenti «Alessandro Manzoni», Bandinelli Cesare, Filippi Guiscardo, Foli Luigi, Fumagalli Giovanni, Ghedini Vittore, Macignoli Luigi, Maggi Giovanni, Pinelli Giorgio, Tebaldini Cesare, Vergine nob. Giuseppe.
Adro. — Vezzoli Angelo.
Anfo. — Puccian Adolfo.
Borgo S. Giacomo. — Pagnini Pietro.
Breno. — Viscontini Emilio.
Carpenedolo. — Molteni Giuseppe.
Castegnato. — Cominotti Battista.
Chiari. — Ambrosioni Ettore, Paneroni Arturo.
Coccaglio. — Gasparotti Olandino.
Cologne. — VIOLA CLELIA.
Desenzano. — Muratori dott. Aristide.
Flero. — Compagnoni G. B.
Monticelli Brusati. — Barbera Luigi.
Ospidaletto. — Famà Salvatore.
Pisogne. — Jettolini Lorenzo.
Quinzano d'Oglio. — Baronio Giuseppe, Villa Innocente.
Salò. — Bottero prof. O.
Urago Mella. — Manziana Pietro.
Volciano. — Bellotti Battista, Tiboni Alessandro.

CAGLIARI. — Badini ing. Giovanni, Biscottini Dante, Carta Domenico, Lai Pio, Oro Giuseppe, Pittaluga Cesare, Setteneri Biagio, Valle Cesare.
Arbus. — Desogus Antioco, Frongia Attilio, Frongia Benedetto, Ullo Paolo.
Bau. — Scanu Lampis Sebastiano.
Castiadas. — Carne Nicolò, Barolo Umberto, Battaglia Giacomo, Brozzetti Genuino, Carta Francesco, Congia Valentino, Hoffer Ottorino, Interlandi Salvatore, Langin Stefano, PINNA MARIA, Scosto Massimino.

Ghilarza. — Corrias Contini Francesco, Ganna can. Giovanni.
Gonnosfanadiga. — Era Giovanni.
Guspini. — Bazzoni Giovanni.
Bianco Luigi. — Sannia avv. cav. Emanuele.

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55
Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile al Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata.**

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**: Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) sciolti in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato	La prima copia	le altre copie
18 × 24	L. **1,50**	L. **1,—**
25 × 32	» **2,—**	» **1,50**
30 × 40	» **2,50**	» **2,—**

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia; come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

Non vi è mezzo migliore per percorrere una strada che servendosi di una

BICICLETTA

TRIUMPH

Qualunque strada cattiva è percorsa felicemente con questa macchina così perfettamente costruita e per di più essa corre veloce in pianura; è leggera in ogni salita e risponde con grande soddisfazione ovunque la si usi.

La **TRIUMPH** è sensibilmente differente dalle altre biciclette, molto distinta ed in forza di grandi, accurate osservazioni e perfezionamenti apportati nella sua fabbricazione, essa è riuscita la migliore.

I Motocicli TRIUMPH sono costruiti dalla stessa Casa e sono i preferiti da migliaia di motociclisti in ogni parte del globo.

Cataloghi illustrati si possono ottenere gratis dalla

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY

(Inghilterra)

oppure presso i sottosegnati Agenti:

MILANO - Palmiro Zignone - Corso Porta Romana, 05.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BIELLA - Federico Mandrino, Viale Regina Margherita.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 5=.
BRESCIA - Fratelli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO - Carlo Pusteria, Viale Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza San Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto Garage Gatti - Via Emilia, Fuori Barr. Garibaldi.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 0.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108.
TORINO - F Opessi, Via Goito, 7.
TERNI - Porazzini Domenico e Figlio.
TERAMO - Auto Garage Abruzzese.

Ingurtosu. — Congiu Giovanni, Sanna Eugenio.
Montevecchio. — Bighi Arvedo, Mariani Attilio, Parisio Abramo Giuseppe, Sagheddu Ambrogio.
Muravera. — Miraglia Tomaso.
Santulussurgiù. — Carossino dott. Nicolò.
CALTANISSETTA. — Buttice dott. Giuseppe, Cingolani Giulio.
Pietroperzia. — Di Blasi Michele.
Villalba. — Arcidiacono Mario, Vivenza Luigi.
CAMPOBASSO. — De Capoa Ugo, Del Greco Antonio, De Luca Luigi, Del Re avv. Ottavio, Frazzini rag. Ferdinando, Petrucciani Giuseppe.
Baranello. — Niro Pasquale.
Carpinone. — Jannuzzi Felice.
Casacalenda. — Circolo Giovanile.
Ielsi. — Cefaratti Francesco.
Frosolone. — Zampini Nicola.
Guardiaregia. — Conte Giuseppe.
Isernia. — Caranci avv. Domenico, Carlomagno Ferdinando, De Baggi Tomaso, Jesulauro avv. Ottavio, Maiorino avv. Ernesto, Nicola Paolino, Perna Nicolò, Romano avv. Michele, Sassis Pasquale, Scarselli cav. Ferdinando, Venezide avv. Carlo, Viti Ferdinando.
S. Angelo Limosano. — Minotti Pasquale.
S. Gennaro di Palma. — Cozzolino avv. Biagio.
CASERTA. — *Aversa.* — De Angelis Camillo.
Capua. — Lencavallo Alberto, Mangiacapra Giovanni, Selemi Antonino.
Cervaro. — Circolo Unione.
Elena. — Ceccarelli Carlo.
Falciano. — Cenari Pasquale.
S. Maria Capua Vetere. — Scacco Pasquale.
Sarciano. — Tufano Luigi.
CATANIA. — Angoletta Giovanni, Barbagallo Antonino, Carbone Paolo, Cavorretto Giuseppe, Mannino cav. avv. Enrico, Marieni cav. Francesco, Pontano Emanuele, Trombetta rag. Giuseppe.
Acilatena. — Barbagallo can. Giuseppe.
Acireale. — Pennisi cav. avv. Filippo.
CATANZARO. — De Filippi Giuseppe, Sciumbata Emilio, Società Tiro a segno Nazionale.
Briatico. — Lombardi Satrioni Francesco.
Cotrone. — Iuzzolini Pasquale, Morelli Quintino.
Nicastro. — Baratti Antonio, Morelli Emanuele, Sinopoli Giuseppe.
CHIETI. — *Carpineto Sinello.* — Fidelibus Eugenio.
Guardiagrele. — Ronchi Giovanni.
Lanciano. — Cusani Daniele, Pansini Luigi.
Orsogna. — Antonelli avv. Giuseppe.
Ortona. — Angiolino Napoleone.
Palena. — Di Peco Attilio.
S. Vito Chietino. — Fiorilli Emidio.
COMO. — Antonelli Giuseppe, Benzoni Antonio, Biondi Benedetto, Broggi Gaetano, Gabaglio Carlo, Levi Giulio, Lucca Salvatore, Moretti Giovanni, Muller Fritz, Nespoli Gabriele, Noseda Nemesio, Sala Convegno Caporali e Soldati 67° Fanteria, Sala Convegno Sott'Uffic. 67° Fanteria.
Albese. — Butti Raffaele.
Argegno. — Grandi Attilio.
Bardello. — Falchi Carlo, Lero Luigi.
Bellagio. — Mazzoni Sebastiano.
Bosisio. — Castelletti Emilio.
Bregnano. — Corengia Giovanni.
Castello Valtravaglia. — Barassi Attilio.
Cavallasca. — Benzoni Antonio.
Civiglio. — Fumagalli dott. Carlo.
Cocquio. — Gigli rag. Lanciotto.
Cerenna. — Lazzati Guido.
Gemonio. — Curti rag. Edoardo, Curti Vittorino.
Germignaga. — Costantini Ferdinando, Pisoni Augusto.
Gironico. — Tettamanti dott. Emilio.
Intimiano. — Cappelletti Luigi, Cappelletti Paolo, Corti Carlo.
Ispra. — Cadori Arno.
Lecco. — Castelli Adolfo, Gaio Riccardo, Leoni Giulio, PIZZI AMELIA.
Lomazzo. — Hinzingher Adolfo, Unione Sportiva Lomazzese.
Luino. — Paronzini Arnaldo.
Masliánico. — Luppi Agostino.
Merate. — Del Gatto Emidio, Fossa Alberto, Peracchi Carlo, Sborzani Pietro.
Orcagno Schignano. — Sormani Cirillo.
Olgiate Comasco. — Bazzi Annibale.
Paderno d'Adda. — Giusti Carlo Omero, Colombo Ettore, Gerosa Giuseppe, Magni Alfredo.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI = Produttore = FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

Fabbrica Italiana Velocipedi e Motocicli E. M. BORGO - TORINO, Via XX Settembre, 15

La più vecchia marca Italiana.

Borgo

Tipo Gran Turismo 4 1/4 HP

Una comoda, pratica, robust
MOTOCICLETTA

N·S·U

NECKARSULMER

deve essere la macchina da voi preferi
:: nel 1912 ::

La scelta di una N. S. U. può sempre esser fa con tutta fiducia di sicuro e completo soddisfacimen

E non può essere diversamente per questa fam macchina che nella qualità del materiale, finitez estetica generale, comfort e solidità di costruzio non ha assolutamente rivali.

È stato sempre nostro precipuo intento man nere le moto N. S. U. in prima linea nel progres della motocicletta in modo da dare ai propriet della N. S. U. una macchina che equivale e compen sotto ogni rapporto, la spesa fatta.

Paragonate pezzo per pezzo la N. S. U. c qualsiasi altra marca e le vostre simpatie, vostra fiducia sarà sempre per la prima.

Nel 1912 verranno fabbricati i seguenti m delli tutti con ***telaio elastico, forcella elastic porta-pacchi, appoggiapiedi e due fre puleggia variabile.***

2 HP. ad 1 cilindr
3 HP. a 2 cilindr
3 1/2 HP. ad 1 cilindr
6 HP. a 2 cilindr

Dietro richiesta: ***cambio a d velocità, debrajage con parten da fermo, rapporto ridotto e te dicinghia eccentrico.***

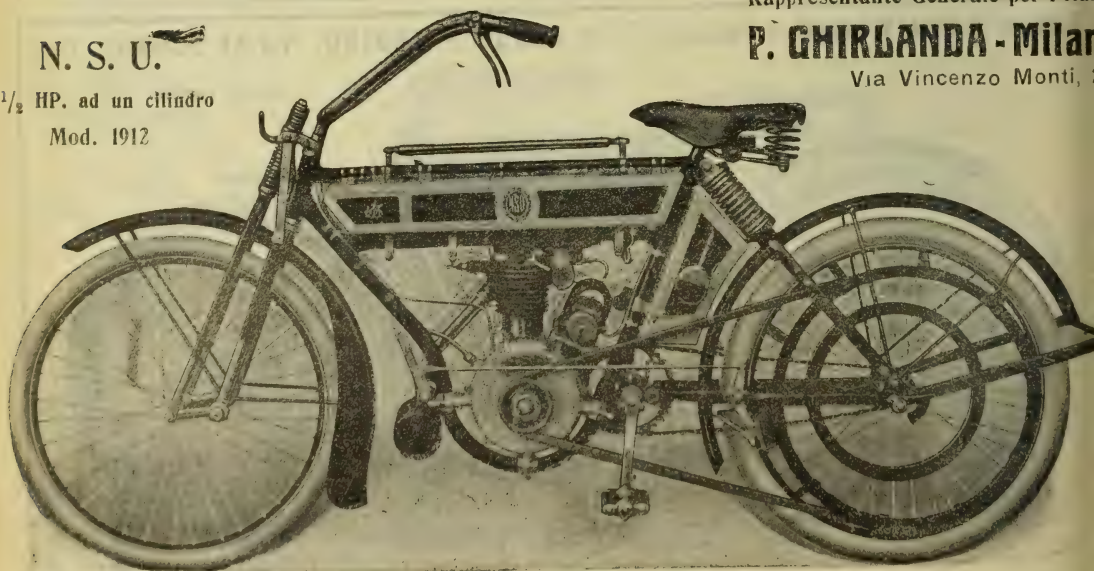
Rappresentante Generale per l'Ital

P. GHIRLANDA - Milan

Via Vincenzo Monti, 2

N. S. U.

3 1/2 HP. ad un cilindro

Mod. 1912

Prenotate i nuovi Cataloghi che usciranno in febbraio e che vengono spediti gratis.

Porlezza. — Tognolini Ugo.
Parè. — Balzaretti Mario, Tettamanti Attilio.
Terzuolo. — Stancari Alberto.
Sartirana Briantea. — Rossi Mario.
Uggiate. — Moretti Enrico Benvenuto.
Varenna. — Greppi Giuseppe.
Varese. — Barberini Enrico, Cattorini Ettore, Della Valle Faustino, Maj Alessandro, Scaglia Emilio.
Vedano Olona. — Baraffio Luigi.
Vergobbio. — Castellani D. Pietro.
Viggiù. — Bergomi Riccardo.

COSENZA. — Balletti Vincenzo, Filippi Salvatore, Parolini Quirino, Pisanelli ten. Domenico, Vasquez Vincenzo.
Aiello. — Viola Luigi.
Amantea. — De Simone Antonio. Sadumy Salvatore.
Cropalati. — Spina Stanislao.
Longobuco. — Felicetti Fedel Francesco.
S. Giovanni in Fiore. — Barberio Bernardo, Bottesini Luigi, Branca Serafino, Lopez dott. Battista, Lopez dott. Saverio.
Saracena. — Senatore Francesco.
Trenta. — Serra Francesco.

CREMONA. — Amadio Amadeo, Cavalcabò Agostino, Curtani Remo, Lanfranchi Gianfranco, Palanca Carlo, Pedrini Paolo, Protti Clemente, Ruggeri Lincoln, Tachêmes Club.
Casalmaggiore. — Labrini Paride.
Castelleone. — Carubelli Virgilio, Longhi Giuseppe, Renzi don Stefano.
Crema. — Bianchessi Barbieri Enea, FASOLI ANITA, Finzi ten. Riccardo.
Olmeneta. — De Poli Italo.
Pieranica. — Boetti Eugenio.
Solarolo Rainerio. — Piva Francesco.
Soresina. — Guanzini Lanfranco.
Vescovato. — Generali rag. Gaetano.

CUNEO. — Colognesi Lorenzo, Gambolò Francesco, Niccolai Luigi, Peano Matteo, Rossi Giuseppe, Sappa Mario, Segre Gabriele, Togliano rag. Giovanni, Viale Estorre Emilio.
Bra. — Bonardi Francesco, Merlino Pier Paolo.
Dronero. — Bozzano Bernardo.
Limone. — Pautasso Severo.
Mondovì. — Buscaino arch. Luigi, Calleri ing. Mario Massimo, Madruzza ing. Giulio, Revelli Celestino, Rossari Aurelio, Travaglio Giovanni.
Saluzzo. — Della Chiesa cav. Cesare, Lissone Don Enrico Giovanni.
Sanfront. — Gratino dott. Fausto.
Savigliano. — Galateri di Genola e Guniglia conte Teofilo.
Tenda. — Rondoni Antonio, Pampaloni Adelindo,
Villafaletto. — Barbero Federico.

FERRARA. — Buzzacchi dott. Lorenzo, Caneva Federico, Cavallari Oreste, Cocchi Aldo, Dalla Noce Adelmo, Raimondi Enrico, Tarizzo Ernesto.
Berra. — Malmelli Dante.
Bondeno. — Bocchi Giuseppe, Spettoli Ferdinando.
Copparo. — Giubelli Liberio.
Formignana. — Pavanati Ferruccio.
Fossa d'Albero. — Guibelli Amedeo.
Migliano. — Bogliolo Antonio.
Pontelagoscuro. — Piazzola Fabio, Santacasa Alessandro.
Ro Ferrarese. — Furiani Leonardo, Magnani Rino.
S. Agostino. — Sgambuzzi Clicerio.

FIRENZE. — Benedetti Gino, Benzoni Ferdinando, Bini Prosdocimo, Bosinco Ferdinando, Brunoni Vittorio, Castellari Mario, Fontana Giovanni, Guerra rag. Giulio, Guiducci ing. Gino, Lowe Carlo, Manganelli Virgilio, Mannucci Rodolfo, Marinari Giovanni, Micheli Piero, Milanesio ing. Silvio, Nocentini Egidio, Pani rag. Ferd. Giuseppe, Pecciante Lanciotto, Pieri Elisante, Rusconi Corrado, Stone Alcok B. George, Ugolini Enrico, Visconti Goffredo, Zalaffi prof. arch. Ezio, Zamboni Carlo.
Bardolone Pistoiese. — Bizzarri Giovanni, Campani Ranieri.
Cerreto Guidi. — Verdi Francesco.
Empoli. — Masi Giuseppe.
Pistoia. — Circolo Ricreativo Cattolico.
Prato. — Bianco Annibale, Braschi Armando, Castellano Luigi, Temporti Giovanni, Vignalini Vignalino.
S. Croce sull'Arno. — Cerri Luigi.
S. Marcello Pistoiese. — Baldassari Torello, Filippini Giuseppe, Pagliai Enrico, Spinicci Pietro, Turi Angelo, Zinanni Ernesto.

"VULCANO,,
SCALDABAGNO
ISTANTANEO
a legna o carbone.
Acqua a 60 gradi in un minuto.
Spesa per un bagno 10 centesimi.
Indicatissimo per la campagna e dovunque non vi sia comodità di gas.
Funziona tanto con acqua potabile che con un cassone di deposito, come pure versandovi l'acqua a secchie.
Un bagno pronto in 15 minuti
(Esigere il nome "VULCANO,, su ogni apparecchio).
Lo scaldabagno "VULCANO,, ha pure il grande vantaggio di essere munito d'uno speciale apparecchio per poter riscaldare la biancheria, contemporaneamente al riscaldamento dell'acqua.
Vendesi dai principali negozianti del genere, ed all'ingrosso presso:
ATTILIO BOGGIALI
MILANO
Via S. Maria Fulcorina, 17

Alpinisti - Ciclisti - Turisti !!!
Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico
UNGUENTO BERTOLOTTI
Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. 2 e da L. 5
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

Sesto Fiorentino. — De Pazzi Morelli Piero.
Ville Sbertoli. — Bertini dott. Giorgio.

FOGGIA. — Buratti Alberto, Ritucci Maitilasso Ettore.
Castelnuovo della Daunia. — Trombetti Aristide.
Lucera. — Paulucci Carlo.
S. Giovanni Rotondo. — Lecce Ortensio.
Torremaggiore. — Galassi Felice.
Troia. — Circolo Privato.

FORLI'. — Guberti Emilio, Valbonesi don Vincenzo.
Cesena. — Casalboni Augusto, Cicognani Colombo, Medri Dino.
Verucchio. — Carabini Giulio.
Rimini — Oalef prof. Adolfo.

GENOVA. — Angiolini Alfredo, Aureli Aurelio, Barabio Arrigo, Barabino Salvatore, Batdi Augusto, Bartalucci Giacomo, Benzi ragioniere Adolfo, Bevilacqua Alfredo, Bevilacqua Pasquale, Bianchi Alfredo, Boero Leopoldo, Bologna ingegnere Edoardo, Borsieri Odoardo, Borzone Edoardo, Brondi Marco, Canè Ugo, Carpegna Carlo N., Cassanello Ernesto, Cavagna Attilio, Cavalli Gaetano, Ceccarelli Luigi, Ceschini Armando, Colombo Tito, Cotta Giov. Batt., Delle Piane Pietro, Dufour Angelo, Ferrando Rinaldo, Finocchietti G. B., Fiorani Silenzi E., Firpo Armando, Galleano Ernesto, Gavarone Giuseppe, Gerola Paolo, Gianelli dott. prof. Enrico, Giovanola Bassano, Grillo cap. Ottorino, Guasco Ettore, Loeffler Carlo, Lupi P. Modesto, Magnano Ernesto Dino, Mainardi Ernesto, Mandis Modesto, Martini Michele, Melis Vincenzo, Monton Luigi, Morelli Gualtiero, Musto Jean, Nannetti Ernesto, Olivari Domenico, Orsini Emilio, Ottone cav. Raffaele, PACI CLARA, Panizzardi Avv. Mario A., Parodi Enrico, Pasini Francesco, Peirè Dante, Pellegrini Cornelio, Pescino Andrea Edoardo, Piana dott. Gian Luca, Pinasco Ettore, Pistoja Carlo, Porta Aristide, PRATOLONGO CRISTINA, PRATOLONGO MARIA, Pratolongo conte Rocco, Pressacco Santo, Queirazza Emilio, Queirolo Alfredo, Raffo Giuseppe, Ravaschio Vincenzo, Risci Elia, Romano Giuseppe, Rossi Davide, Rossi Giovanni, Rosso geom. Luigi, Sanguineti Sebastiano, Sanguinetti rag. Stefano, Sansebastiano Emilio, Santacroce dott. Ettore, Sartorio Alessandro Luigi, Simone Agostino, Solari Luigi, Sorriva Angelo, SORROPAGO GEMMA, Tesi Ugo, Tommasi Attilio, TORRA TERESINA, Vaccaro Giuseppe, Vatteroni Ugo.
Bogliasco. — Carbone Amalio, Queirolo Federico.
Busalla. — Coletti G. B., Colombo Santino, Gaglielo Attilio, Rugo Luigi.
Cairo Montenotte. — Lovisolo Pietro.
Chiavari. — Antola Giovanni, Baccino prof. Bartolomeo, Cappa Giovanni, Grattasole prof. Luigi.
Cornigliano Ligure. — Banchelli Alfredo, Bassi Aldo, Cortarolo Giuseppe, Vianello Luigi.
Crevari di Voltri. — Croce don Luigi.
Dego. — Brovia Armando.
Finalborgo. — Campanile Riccardo.
Lavagna. — Sanguineti Giuseppe.
Lerici. — Ratti Domenico.
Masone. — Simonetti Pietro.
Molassana. — Bozzano dott. Sebastiano.
Montoggio. — Delfino Romolo.
Pegli. — Fasce Enrico di Giuseppe.
Pieve di Sori. — Bertucci Domenico.
Pontedecimo. — Capellaro Pompeo, Notalini Oreste, Rastrelli Carlo.
Pra. — Ratto Gerolamo.
Rapallo. — Schiaffino Giacomo.
Recco. — Terrile Giuseppe.
Rivarolo Ligure. — Crocco Francesco, Gismondi Ettore.
Sampierdarena. — Bruno ing. G., Cardi Vittorio, Cavallero Mamilio, Danovaro Lorenzo, Parodi Felice Enrico, Ravecca Mario, Rugiadini Emilio, Testa Nicolò.
S. Stefano d'Aveto. — Razzetti Riccardo.
S. Margherita Ligure. — Bavestrello Antonio.
Savona. — Baglietto G. B., Bertolotto Agostino, Brignone Luigi, Della Rosa Lorenzo, Guardione Raimondo, Novarese Ermenegildo, Pastorino Luigi, Poli prof. Aser, Rosselli Giuseppe, Scotti Felice, Scotto Antonio, Tessitore Oreste.

MACCHINA DA CAFFÈ "EXPRESS,,
OIKOS
in ottone elegantemente nichelato.
Brevettata in tutti i paesi. **Economia del 50 %**
Caffè istantaneo squisito. - **Riscaldamento ad alcool**
Indispensabile per famiglie, sia in città come in campagna, nei viaggi, nelle escursioni, ecc. ecc.
OIKOS è la macchina da caffè *per eccellenza.*
OIKOS è la più *perfetta.*
OIKOS è la più *razionale.*
OIKOS è la più *igienica.*
OIKOS è la più *economica.*
N. 1 - Una tazza . L. **16** | N. 2 - Due a tre tazze L. **18**
» 3 - Quattro tazze » **21** | » 6 - Sei tazze . . . » **26**
Mandare cartoline vaglia a:
OIKOS Fabbrica Macchine da Caffè
Via Carlo Cattaneo, 2 **MILANO**
Aggiungere centesimi 60 per la spedizione nel regno. Gratis inviasi a richiesta memoria illustrativa. Si accordano sconti ai rivenditori.
Rappresentante per la Sicilia:
ERNESTO ZERILLI - Palermo
Concessionario per le ***OIKOS*** a riscaldamento elettrico:
Fabbrica Apparecchi a Riscaldamento Elettrico
Milano - Via Meravigli, 1

GANZINI
MILANO
Via Solferino
N. 25
FOTO-SPORT
la miglior
e più ricca font
Catalogo 1911 grati
contro cartolina doppia.
IMPORTANTI NOVITÀ FOTOGRAFICH
DELLE MIGLIORI MARCHE.

Sestri Ponente. — Barabino Emilio, Boasso Francesco, Canobbio Antonio. Ferraro Luigi, Lombardo Giulio. Piccardo Natale, Savaguino Antonio.
Spezia. — Bardi Giulio, Borachia avv. Paolo, Muller J. A., Piovani Giovanni.
Struppa. — Parodi G. B.
Valleggia. — Falco Ernesto.
Varese Ligure. — Scanavino Andrea.
Zoagli. — Merello Agostino, Merello Luigi.

GIRGENTI. — *Canicatti.* — Gangitano Luigi.
Cianciana. — Consigli Gino.
Favara. — Lupo Marco.
Porto Empedocle. — Buonsostegno Riccardo, Carmina Eduardo, Tripodi Amedeo, Trupia Giuseppe.
Sciacca. — Accardi Francesco, Garroni cav. ing. Remigio, Puccio Alberto.

GROSSETO. — *Castel di Piano.* — Dossi Filippo, Santini Giuseppe.
Manciano. — Nosatelli Pericle, Tucci Pilade.
Montieri. — Vatti Giuseppe di Egisto, Vatti Giuseppe di Giacomo.
Roccalbenga. — Bittarelli Oreste.

LECCE. — Pucci cap. Giuseppe.
Brindisi. — Martinengo C. Federico.
Gallipoli. — De Vito Ettore.
Nardò. — Sangiovanni dott. Raffaele.
Sampietro Vernotico. — Sozzo Pietro.
Taranto. — Vergara Emilio.

LIVORNO. — Del Bello Tomaso, Kotzian Giovanni, Picchiotti Angelo, Taddei Lietto, Triuch dott. Costantino, Vigo Renato.
Portolongone. — Rebua Francesco.

LUCCA. — Belli Alfredo, Carpanini Giuseppe, Castiglione dott. Lorenzo, Lucchesi Luigi.
Bagni di Montecatini. — Bindi Italo, Cellai Alberto, Municipio.
Bagni di Lucca. — Courucci dott. Sabino, Pocini Domenico Ugo.
Forte dei Marmi. — Frullani Cino.
Pieve a Nievole. — Monti Giuseppe.

MACERATA. — *Appignano.* — Fiumani Armando G., Taruschio Antonio.
Camerino. — Gargiuli Gaspare.
Monte S. Giusto. — Romani conte Guido.
Serrapetrona. — Travaglino geom. Costantino.
Treja. — Bartoloni Osvaldo, Farabollini Antonio, Santarelli Torquato.

MANTOVA. — Norlenghi Giuseppe, Posio Pietro, Testoni cav. col. Giuseppe.
Castiglione Stiviere. — Rossi Pietro, Varoli dott. Riccardo.
Guidizzole. — Cerini Italo.
Medole. — Buzzacchi Vincenzo, Regonini Carlo, Società ciclistica « La Fiorente ».
Montanara. — Barioli Paolo.
Revere. — Grigori Antenore.
Roncoferraro. — ANTONINI ANITA.
Sabbioneta. — Municipio.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7.50
" " " 5	" 9.50
" The Duke per match	" 13.50
Scarpe speciali The Banzai	" 10.75
" Mc Gregor	" 12.50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori asso titi a piacere	L. 3.50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " resist.	" 10 —
" per maratone	" 10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

BINOCCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA,,
GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binoccoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
DINAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico,

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe.
Motori a Benzina, Olio pesante, ecc.
Apparecchi di sollevamento.

Voigtländer

BINOCCOLI PRISMATICI
per
ESERCITO, MARINA, VIAGGIO,
SPORT e CACCIA

Suprema luminosità - Gran campo visivo
Struttura solidissima.

Chiedere Catalogo T 56, gratis

Voigtländer & Sohn - Soc. An.
BRUNSWICK (Germania)

PREMIATA CASA DI ARGENTERIE

COPPE PER PREMI

POSATERIE argento e di metallo bianco
doppiamente argentato.

GAETANO BOGGIALI - MILANO

Via S. Maurilio, 17 - Telefono 20-72

RICCHI CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA
CON CARTOLINA DOPPIA.

N. 1352
Servizio liquori argento
in astuccio
Lire 127 —

N. 2540
Splendida Co
argento.

...rmide. — Boschetti Remo.
...zzara. — Genitrini Arnaldo, Talanca Vico.
...iadana. — Forti cap. Fausto, Negri Angelo.
...ASSA CARRARA. — *Carrara.* — Marescalchi Alighiero, Orlandi dott. Agostino, Vatteroni dott. G. B.
...agli Sotto. — Coltelli don Andrea.
...ESSINA. — Barbera Carmelo, Carbonaro ing. Domenico, Cia ing. Guido, Cutroni ing. Salvatore, De-Stefano Gioachino, Gaudio Antonino, Istituto Convitto Lavalle Gaetano, Parisi Bartolo, Perrone Luigi, Rizza Enrico, Romeo Giuseppe, Salini Luigi, Satullo prof. Francesco, Serravalle Domenico, Vivorio Antonino.
...ancarilla. — Barbagallo Battista, Cagnone Leopoldo, Nuciforo Antonino, Vitale Salvatore.
...adi. — Marro Giuseppe, Orlando Tomaso Eugenio, Spadaro Giuseppe.
...ndanici. — Margiotta Gregorio.
...nforte S. Giorgio. — Ciccolo Vincenzo.
Novara di Sicilia. — Stancanelli Melchiade.
MILANO. — Agosti Umberto, Alfieri Mario, Allodi Giulio, Amati Siro, Andreoni Rinaldo, Antonini Luigi Antonio, Atobelli Umberto, Baccalini Amedeo, Bagatti Onorato, Barello Giuseppe, Barone Giacomo, Bassetti Remigio, Bassi Camillo, Batacchi Mario, Beccari Ezio, Bellani Francesco, Bellavita Alfredo, Bellegrandi Giovanni, Belloni Carlo, Belloni G. B., Belloni Mario, Bergomi Antonio, Bertani Filippo, BERTARELLI CLAUDIA, Berton Pietro, Bianchi Federico, Bianchi Luigi, Boffi Carlo, Bonati Bino, Bonfanti Giovanni, Bonfanti Mario, Borella Angelo, Bornaghi Armengo, Bosia Giovanni, Bossi Giuseppe, Bossi Leonardo, Bossi Michele, Brambati Camillo, Brasi rag. Arturo, Brini Francesco, Brughera Cesare, Brunelli Ernesto, Bruni Remigio, Buttafava Giuseppe, Cabella Francesco, Caffi Nazzareno, Campanella Antonio, Candiani Vittorio Emanuele, Cantalupi Erminio, Cantaluppi Mario, Cappa Alessandro, Carabelli Ettore, Carletti Agostino, Carvaglio Giulio, Casati Cesare, Casiraghi Angelo, Caspani Mario, Cassarino Stefano, Cassina Francesco, Castelli Achille, Castelli Alfredo, Castelli Francesco, Castiglioni Giosuè, Cavaggioni Carlo, Cavalleri Pietro, Cavalli Mario, Caverzaghi Rodolfo, Cavicchioli Guido, Cerutti Gianantonio, Cerutti Giovanni, Cesa Bianchi Giacomo, Chiesa cav. Carlo, Chiodoni Giuseppe, Circsola Aldo, Coliva Federico, Collamati Cesare, Colò Valentino, Colombo Alessandro, Colombo rag. Antonio, Colombo Fortunato, Colombo Gino, Colombo Natale, Confalonieri Carlo, Contini Ernesto, Corbelli Augusto, Cornaglia Luigi, COSTANTINI EMMA, Curti Aldo Luigi, Dall'Ara rag. Aldo, De-Giuli Carlo, De-Michelis Francesco, De-Palma Annibale, Dionisio Vincenzo, Eisenschitz Carlo, Einstein Roberto, Equini Luigi Ugo, Fantini Daniele, Ferrari Adolfo,

...GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA" Vino bianco secco prelibato
...rvito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 34

— DITTA —
...GIULIO MARQUART
MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO
...Assortimento completo Materiale e Pezzi di ricambio per Velocipedi ed Automobili

:: RENOLD :: Catene per Biciclette, Automobili Camions, Aeroplani.

Rappresentante esclusivo per l'Italia delle rinomate Marche :

:: WILSON :: Biciclette - Serie - Pneumatici Selle - Ruote libere Specialità diverse

STURMEY-ARCHER Mozzi a tre velocità: a tre velocità e freno contropedale per Biciclette. a tre velocità e debrayage per Motociclette.

...KRONPRINZ (K. C.) Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica

MOSER (St. A. S.) .. Motociclette e Motori ..

JENATZY-LELEUX Pneumatici per Automobili. Gomme piene per Camions.

Ferrari Angelo, Fiocca Alfredo, Fiore Giuseppe, Fioretti ing. Angelo, Floriani rag. Giuseppe, Fortini Attilio, Fraizzol Leonardo, Franceschini Carlo, Fraschini Giuseppe, Frattini Alfredo, Frigerio avv. Catullo, Frigerio Enrico, Frigerio Patuzzi Marco, Frittelli Silvio, Fumagalli Camillo, Galli Andrea, Galli Enrico, Garelli cav. Arnaldo, Gatti Arnoldo, Gazzetti Francesco, Gelmetti Carlo, Genéve Annibale, Gerosa Fulvio, Ghezzi Giacomo, Giani Enrico, Giansanti Gino, Grossi Alfredo, Grossi Ernesto, Iemoli G. B., Kachel ing. Gustavo, Lacava Alfredo, Lancia Emilio, Lastrucci Bruno, Lastrucci Cesare, Lavezzoli Giuseppe, Lazzati dott. Luigi, Leidi Riccardo, Leva Carlo, Lombardozzi Attilio, LONATI COLOMBO ANGELINA, Longoni Carlo, Luraschi Adriano, Maggi Alcide, Maggioni Arnaldo, Majnoni d'Intignano conte Luigi, Malugani Ottavio, Malvotti Giulio, Mancadori Antonio, Manora Ariberto, Mantovani Giuseppe, Marchiori Amedeo, Marcucci Simone, Marenghi Giuseppe, Mariani dott. Alessandro, Martelli avv. Italo Camillo, Marzoli Carlo, Marzoli Cesare, Mazzeri Vincenzo, Mazzoni Giuseppe, Mera Carlo, Mera Felice, Micheletti Andrea, Molignoni Giovanni, Molinari Ferruccio, Molteni Vittorio, Morandini Vittorino, Moretti Attilio, Morlacchi Giovanni, Moroni Bryan, Motta Ettore, Nava Fulvio, Nicolini Carlo, Origgi Piero, Ornago Francesco, Orsaria Ezio, Padoan Ettore, Palma Alfonso, Panizza Ettore, Parazzoli Massimiliano, Pascal d'Oix Giorgio, Pavesi Carlo, Pedroni Carlo, Fedroni Piero, Pellegatta Carlo, PIANAZZI GIULIA, Piasco Gilberto, Piccaluga Carlo, Picozzi Luigi, Pietragrua Luigi, Pini Piero, Polenghi Ambrogio, Poletti Carlo, Pracchi Umberto, Prandoni Piero, Primaveri Carlo, Raggi Italo, Ranieri Enrico, Ratti Battista, Ravasini Glauco, Regondi Enea, Rinaldi Vincenzo, Rizzo Daniele, Rizzotti Guido, Rocca dott. rag. G. B., Rognoni Cesare, Rossi Giovann[i], Rudelli Manlio, Rusconi Carl[o], Rustici Vittorio, Ruzzi Gi[u]seppe, Saibene Agostino, Sa[...] Pietro, Salvadori Dante, Sant[...]gostino Angelo, Società For[ze] Idrauliche della Maira, Som[...] Arturo, Songia rag. Luigi, Ta[...] Renato, Testori Pietro, Tonel[li] Attilio, Torresani Paolo, Tos[...] Emilio, Tosetti Giovanni, T[...]cella Edoardo, Ubaldi ing. Mar[...] Usuelli Carlo, Valvassori Pero[...] Carlo, Verri Severino, Voleb[...] Bruno, Volonteri Luigi, Zon[...] Siro, Zuccoli Giulio, Zwei[...] Gabriele.

Abbiategrasso. — Ponti Franco.

Affori. — Turri Cesare.

Albizzate. — Ditta Fratelli [...]buffetti.

Bianate. — Baroni don Edoar[do].

Buscate. — Ferrario Eugenio.

Busto Arsizio. — Borelli Ultin[...] Castoldi Carlo, CHIESA S[...]VINA, Colombo Rodolfo, [...] Bernardi Giovanni, Fascè [...]stantino, Sandroni Ambrog[io], Tosi Enrico, Venegoni Vittor[...]

Canegrate. — Sormani Amilcare

Premiata Fabbrica Caramelle Roma alla Gelatina di frutta e fondants

MARCA DEPOSITATA

GRECO MILANESE
Viale Monza, N. 26

Vendita al dettaglio - Spedizioni in Pacchi Postali

POSTE ITALIANE CINQUE LIRE

FRANCOBOLLI

Autenticità assoluta
Esemplari perfetti.

50 differenti Colonie Inglesi . . . L
50 „ Portogallo e Col. Port.
10 „ Turchia
9 „ Tripoli
100 „ Colonie Francesi
4 „ Commemor. Garibaldi
20 „ Persia

A. BOLAFFI - Via Roma, 31 - TO[RINO]
LISTINO GRATIS. Tel.

Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di Westminster di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo, e dell'incoronazione di Giorgio V a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel Westminster. Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo chè la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un' aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

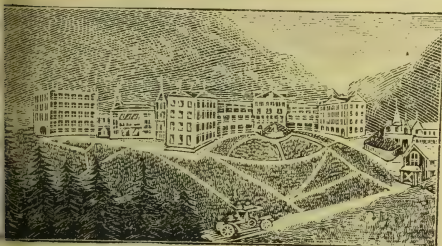
A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

1° quarto
2° quarto
3° quarto
4° quarto

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

MOTO-RÊV[E]

MILANO CORSO MAGENTA 2[...]

Casale Litta. — Brugnoni Ettore.
Cassano d'Adda. — Pelanda Carlo.
Cedrate. — Luoni Olinto.
Codogno. — Cattaneo Ernesto, Cuni Gino, Fusari Morandino, Gianda Giuseppe, Pesatori Vittorio, Rizzi Achille, Sgariboldi Antonio, Tansini Arturo.
Cologno. — Sentati Vittorio.
Cusano. — Parodi dott. Luigi.
Gallarate. — Bonizzoni Alberto, Malacrida Silvio, Passamonti Giovanni, Venegoni Desiderio.
Greco. — De Capitani da Vimercate Paolo.
Legnano. — De Dionigi Stefano, Galli Gaudenzio, Garavaglia Angelo.
Lodi. — Ariano Eugenio, Balbi Filippo, Vittadini dott. Giuseppe.
Magenta. — Morandi Guglielmo.
Mairago. — Meda Enrico.
Meda. — Convegno Assoc. Cattoliche.
Melegnano. — Galli Cesare.
Melzo. — Schuler Ang.
Monza. — Ballerini sac. prof. Paolo, Cattaneo sac. prof. Angeol, Salvioni Vincenzo, Zanini sac. Carlo.
Morimondo. — Tagliabue rag. Carlo.
Parabiago. — Prandoni Giuliano.
Pieve Emanuele. — Cornarba rag. Ettore.
Rescaldina. — Colombo Giovanni.
Rho. — Cecchetti Luigi, Mantica Giuseppe, Moroni Alfredo.
S. Angelo Lodigiano. — Beccali Ernesto.
S. Martino in Strada. — Madoruni Raffaele.
S. Stefano. — Giani Alessandro, Giani Mario.
Saronno. — Pagani Felice.
Seregno. — Stucchi Ettore.
Sesto Calende. — Astori Paolo.
MODENA. — Bucci Giovanni, Casarini avv. Alberto, Dallari avv. Guido, De-Castello Pietro, Fantini Pietro, Giovanardi Augusto, Marani Mansueto, Mussati Adolfo, Orlandi Angelo, Reggiani Umberto, Stufler Aurelio.
Baggiovara. — Stefani Giovanni.
Campogalliano. — Caretti Ildebrando.
Carpi. — Fornasari Arturo, Gundi avv. Ferruccio, Lancellotti Nello, Paltrinieri Diego, Società Ginnastica «La Patria».
Castelnuovo Rangone. — Venturini Mario.
Concordia. — Benatti Mario, Malvezzi Giulio.
Formigine. — Leonardi Giuseppe.
Medolla. — Freni Ruggero.
Zocca. — Bonan Luigi.
NAPOLI. — ARACHITI OLGA, Bifani Antonino, Cacace Gaetano, Castaldi Francesco, Cervi Antonio M., Curci Ferdinando, Dacò Giuseppe, Del Pozzo Gaetano, De-Miranda Francesco, De-Sortis Gennaro Maria, Di Lalla prof. Domenico, Esposito Raffaele, Ferraro Decio, Formichella Bonaventura, Forte cav. ing. Carlo, Fossataro Raffaele, Gandelli Michele, Grosso Leonardo, Holme Riccardo, Lauro Grotti Alberto, Lignola Francesco, Maglione Stefano, Maresca Luigi, Mazza avv. Alberto, Mendia ing. Gustavo, Mendozza Ce-

PRIMO SANATORIO ITALIANO

PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)

Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.

Opuscolo illustrato gratis. ÷ Dott. Cav. A. ZUBIANI

Calzaturificio di Varese

CALZATURIFICIO DI VARESE

FILIALI:

MILANO - ROMA
GENOVA - TORINO
VENEZIA - BOLOGNA
FIRENZE - BRESCIA
MONZA - CREMONA
SAMPIERDARENA
FERRARA . LODI

sare, Mensitieri Antonio, Molfesi Alfonso, Paperi Oscar, Ponza Angelo, Porcellini Rodolfo, Righi Evaristo, Sarti Enea, Schettino Giuseppe, Scivicco avv. Giuseppe, Sessa dott. Anselmo, Stazio Luigi, Strazzullo Giuseppe, Verde Salvatore.
Casamicciola. — Leone Costantino.
Casoria. — De-Luca Gennaro.
Frattamaggiore. — Pandolfi dott. Gennaro.
Giuliano. — Belardini Giovanni.
Sorrento. — Caruso Alberto, Coppielle Bernardo, Fiorentino Eduardo, Jacolo Teodoro, Maggiore Tomaso.
NOVARA. — Battaglia ing. Ferdinando, Bressa Ernesto, Brignone Guido, Negri Carlo, Porzio Giovanoli Valentino, Rebotti Giuseppe, Valenti Giovanni.
Albo di Mergozzo. — OLIVA GIUSEPPINA.
Alzo di Pella. — Minola Vittorio.
Aranco Sesia. — Mittino Tranquillo, Tempia Oreste.
Arona. — Baroli don Giulio, Fortina don Giacomo, Zoppetti don Luigi.
Baveno. — Antonietti Umberto, Camponi Sebastiano, Del Chicca Gerardo, Sala Agostino, Santamaria Giuseppe.
Biandrate. — Garavaglia Gaudenzio.
Biella. — Bavagnoli E., Bernardi Giuseppe, Cantoni Luigi, Ceretti Guido, CORONA CAMILLA, Gambarova Giuseppe, Gremmo Adolfo, Lamprillo Angelo, Nicolotti Tersillo.
Borgosesia. — Gandolfi Angelo, Jorietti Giuseppe, Masso Pietro.
Cannobio. — Brambilla Osvaldo.
Castelletto Cervo. — Guala don Francesco.
Cavaglià. — Machieraldo Gustavo.
Ceppomorelli. — Rossi Andrea.
Cerano. — Bianchi Antonio.
Civiasco. — Durio Ercole.
Cossato. — Porrino Costante, Porrino Costantino.
Domodossola. — Accardini Alessandro, Alliata Carlo, Blanc Luigi, Borello Ferdinando, Brusati Berardo, Colleoni Carlo, Gallina Luigi, Graj Carlo, Marinoni Erminio, Morera O., Pasini Giuseppe, Pedotti Fausto, Pelà Benvenuto, Radini Tedeschi F., Sermini Guido, Tegoni Giuseppe, Tosi Giuseppe.
Finero. — Poggi Alberto.
Formigliana. — Banfo Carlo.
Galliate. — Cardano Francesco, Pagani Riccardo, Pollastro Giovanni.
Gozzano. — Antonioli Domenico.
Gravellona Toce. — Fissore Bernardino, Taino Ennio.
Grignasco. — Sagliaschi Carlo.
Lesa. — DAVICINI ROSE.
Maggiora. — Fasola Carlo.
Massiola. — Martinoli Giacomo.
Mezzana M. — Mino Leandro.
Ornavasso. — Rossini Guido.
Orta. — Geninatti Pietro.
Pallanza. — De Bianchi Vittorio.
Possaggio. — Ferrari Ambrogio.
Preglia Ossola. — Gallardini Carlo.
Santa Maria Maggiore. — Belcastro Alfredo, Ottolia dott. Domenico.
Serravalle Sesia. — Dellanegra Emilio.
Stresa. — Borgnis Giovanni.
Tavigliano. — Boffa Carlo.
Valle Inf. Mosso. — Zignone Pietro.
Valle S. Nicolao. — Cimma Agostino.
Varallo Pombia. — Terazzi cav. dott. Alessandro.
Varzo. — Bolmida dott. Annibale.
Vercelli. — Gallea Giovanni, Libano Cesare, Salute Vincenzo, Turina Cesare.

PADOVA. — Borlinetto Ugo, Drigo Antonio, Folco cav. Ottavio, Ghiraldini Emo, Gigana Giacomo, Lion Luigi, Merlini Guido, Mino Pietro, Patella Vittorio, Polazzo Primo, Quellini Alessandro, Rossi Marcello, Soster avv. Giovanni, Tegli Attilio.
Bassanello Guizza. — Santinello Emilio.
Cittadella. — Zambusi Angelo.
Montagnana. — Casino di Campagna, Righi Ferdinando.
Saletto. — Colpi Lamberto, Fritegosto Antonio.

PALERMO. — Amabilino dott. Rosario, Barbera cav. Antonino, Bonomo Antonino, Boscardi cav. Emilio, Brucato cav. Francesco, Carcione Fioravante, Cipolla Gaetano, Consolo Giuseppe, Del Noce Giuseppe, Denaro prof. Vincenzo, De-Sarzano conte Ignazio, Di-Giorgi cav. Paolo, Donati ing. Arturo, Drago Giovanni, Mangano Gaetano, Mannino avv. Francesco, Martino Martino, Mauro Giuseppe, Mo-

.. GRATIS ..
Grande Catalogo Generale 1912
della Società in Accomandita
"OMNIA"
UTENSILI PER FAMIGLIA
ARTICOLI PER SPORT
MILANO - Via Boccaccio, 4

MAGNETI MAGNETI MAGNETI
RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4 MILANO
Telefono 89-46
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

RALEIGH
BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

rello Camillo, Pirrone Antonino, Sandron Decio, Traina Stefano, Tricomi Alvise.
Alimena. — Calabresi Sante.
Lercara. — Anzalone Gaetano, Salerno Salvatore.
Piana dei Greci. — Ciaccia Giuseppe.
PARMA. — Busetto cap. Giuliano, Castagnetti Giovanni, Cavalli rag. Ettore, Corazza Luigi, Ferretti Luigi, Guglieri Luigi, Ziveri Costante.
Borgotaro. — Cantù dott. Lazzaro, Chierici Aldo, Marzullo avv. Fedele.
Calestano. — Gandolfi Attilio.
Castelguelfo. — Pavesi Vincenzo.
Collecchio. — Gelati Nicandro.
Colorno. — Bonorandi Arnoldo, Negri Cesare, Ugolotti prof. Ferdinando.
Medesano. — Società « Coraggio e Virtù ».
Noceto. — Milli Achille.
S. Lazzaro. — Seta Dante.
PAVIA. — Associazione Impiegati Aziende Private, Bargiggia dott. Carlo, Bracco cav. Vincenzo, Broglia Oreste, Cattaneo ing. Ercole, Cavallero Umberto, Ciuffo dott. Giuseppe, De Filippi Romolo, Dian ten. Battista, Dogliani dott. Francesco, Gallizzi Carlo, Manelli avv. Romolo, Martignago Francesco, Nascimbene Eugenio, Osimani Attilio, Penna Paolo, Pizzamiglio Ulrico, Re cap. Giuseppe.
Canneto. — Daffra Ambrogio.
Casorate I°. — Ranterosi Antonio.
Cassolnuovo. — Campari Ugo.
Casteggio. — Lovagnini Ernesto.
Corteolona. — Amati Umberto.
Gambolò. — Rossi ing. Angelo.
Mede. — Invernizzi Giuseppe, Squassi Giuseppe.
Mezzana Bigli. — Casella dott. Contardo.
Pieve Albignola. — Boschi Ottavio.
Pieve del Cairo. — Gallina Vittorio.
Stradella. — Bornaghi Luigi, Dodi Guido, Levi Silvio Marco, Roselli Termindo.
Vigevano. — Rossi Casè Giovanni.
Villanterio. — Pedrazzini ing. Carlo.
Voghera. — Antonielli rag. Cesare, Cavallotti Mario, Ferrari Pietro, Regis Ernesto, Tambuscio Vincenzo.
PERUGIA. — Morettini dott. Alessandro, Pagni Nicola.
Castiglione Lago. — Sgrelli Luigi.
Citerna. — Dolfi Antonio.
Città della Pieve. — Anda dott. Alfredo.
Foligno. — Dorboni Fernando, Ercolani Agostino, Masi Igino.
Gubbio. — Corazza dott. Giorgio.
Marsciano. — Giachetti Vittorio.
Sangiustino. — Minozzi Mario.
Terni. — Meoni Nazzareno, Slagheck Fabbri Gino.
PESARO. — Magini Mario, Monaco Gioachino.
PIACENZA. — Aurier Camillo, Bertè Emilio, Beucci Umberto, Bonfanti Carlo, Marso cav. dott. Alberto.
Alseno. — Cavalli Umberto, Cotta Ramusino dott. G. B., Maccagni dott. Guido.
Castel S. Giovanni. — Cantù Italo, Chiesa dott. Giacomo, Chiesa Cerniaghi Angelo, Fugazza Giovanni.
Rivergaro. — Po Nereo.
PISA. — Carmassi Guido, Di-Be-

MOTOCICLI "HUMBER,,

Agenzia Generale per l'Italia :

DE BATTISTI MONTANARI - Via dei Martelli, 4 - FIRENZE

MI CONOSCETE ?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

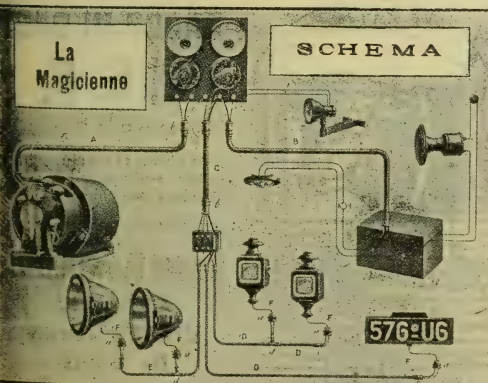
Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL,,

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

Liter Maximall Patent in den meisten Staaten Benzin-Uhr

La Magicienne SCHEMA

— DINAMO —

"LA MAGICIENNE,,

Illuminazione elettrica
Fari Lanterne sulle Automobili-Canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 » GARANTITI

Cataloghi e Preventivi a richiesta.

BIELLA & C.

RAPPRESENTANTI ESCLUSIVI

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19

nedetto Nicola, Nasini Anton Giuseppe, Sala Convegno e Lettura Ufficiali 22° Fanteria, Tognini Giuseppe.
Calci. — Nannotti Augusto.
Cascina. — Nannipieni G. B.
Pontafferchio. — Giorgi Renato.
Volterra. — Marmocci Guelfuccio.
PORTO MAURIZIO. — Colapinto Giovanni, Montaldi Fernando.
Bordighera. — Borgonetti Paolo, Moschetti Edoardo, Pettinelli Guido.
Molini di Triora. — Lantrua Francesco.
Olivetta S. Michele. — Maffone Luigi.
Oneglia. — Agnesi Paolo Emilio, Berio Paolo, Bracchi Guido, Crosti Agostino, Muratorio avv. Lazzaro, Rigola Francesco.
Ospedaletti Ligure. — Santena Pacifico.
S. Bartolomeo del Cervo. — Arimondo Costantino, Guarneri Eugenio, Scofferi avv. Michele.
Piani di Vallecrosia. — Biancheri Lorenzo.
Sanremo. — Carlo G. B., Donadio ing. Enrico, Sappia Alessandro, Siccardi Lorenzo, Torre Alberto, Tortonese rag. Paolo, Venturini Pasquale.
Taggia. — Anfossi Secondo.
Triora. — Bronda Mario, Giudice Giuseppe, Semeria Giacomo.
Ventimiglia. — Biancheri Giuseppe, Bigoni rag. Enrico, Costamagna Giovanni, Fenoglio Agostino, Fighiera prof. Augusto, Galli Antonio, Palmero Federico, Parodi Alberto.
POTENZA. — Billi cav. avv. Luigi, Forte Ciro, Montemurro Pietro.
Lauria. — D'Angelo Domenico.
Rionero Vulture. — Corona dott. Pasquale.
Sant'Arcangelo. — Giura Raffaele.
RAVENNA. — Baccarini Augusto, Massi Romualdo.
Faenza. — Placci Giovanni, Taglieri Michele.
REGGIO CALABRIA. — Antonalia Carlo, Bruni geom. Giulio, De-Simone Raffaele, Fiore Nicola, Lacaria Arduino, Lamantia ing. Luigi, Lori rag. Luigi, Maglietta geom. Giovanni, Maresma Eugenio, Medici Tommaso, Migliardi Santo, Panuccio rag. Gaetano, Raccuglia Giovanni, Sajeva Eugenio, Testi Cesare, Vinciguerra ing. Francesco.
Bianco. — Pellicone Giuseppe.
Calanna. — Di-Mascio Orazio.
Gioiosa Jonica. — Basilone cav. Raffaele, Gallucci Raffaele.
Matiniti Sup. — Sala Convegno Truppa 4° Artiglieria da Fortezza.
Oppido Mamertina. — Grillo Giuseppe, Grillo Nicola, Lando dott. Giuseppe, Merlino Vincenzo, Monteleone Paolo.
Semina. — D'Elia dott. Nicola.
Siderno. — Jannopollo Vincenzo.
REGGIO EMILIA. — Arcangeli Alceste, Benelli Giuseppe, Bianchi Nicola, Codeluppi Carlo, Cuppini Giannetto, Duri rag. Arturo, Ferrari Alfredo, Gorini Giuseppe, Lasagni Tullio, Peri dott. Luigi, Sghedoni rag. Alberto.
Cacciolia. — Corsi don Attilio.
Correggio. — Cottafavi Valentino.
Gualtieri. — Saccani Arsenio.
S. Ilario d'Enza. — Mussi dott. Emilio.

LUXINA
G.M.B.
MILANO
"LUXINA"
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie.
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

S. U. C. A. I.
DEPOSITO GENERALE COMPLETO
EQUIPAGGIAMENTO ALPINO
BIOTTI & MERATI VIA OSPEDALE, 6 TELEFONO 38-02 MILANO

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS
Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G.B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
Via Orefici, 4 - GENOVA - Telefono 57-35

Ai Sigg. Soci del T. C. I.
15 % di SCONTO
A titolo di propaganda mando a tutti i Soci del Touring Club Italiano una scatola con **100 brodi in dadi S.E.F.** (*franca domicilio*) contro cartolina vaglia di L. 4.25
GROSSISTI GODONO CONDIZIONI SPECIALI
CONCENTRATO
S.E.F.
BRODO IN DADI
S. E. F.
(Sapore e forza)
Prodotto conosciutissimo e più volte premiato con massime onorificenze.
Ernst Hornhardt
MILANO
Via Petrarca
N. 22 A

ROMA. — Alfieri Alberto, Andolfi Antonio, Antonioli Attilio, Baldini conte Gabriele, Bellieni avv. Antonio, Bellomo Antonio, Biras Antonio, Brugnoli Agostino, Bultrini Giacinto, Candori Ugo, Cascioli Giuseppe, Cavalieri Lodovico, Cazzorla Giovanni, Cherubini Mario, Chillemi avv. Alfredo, Ciaralli Alfredo, Circolo S. Pietro, Coggiatti Aroldo, Commentucci Ferdinando, Corio Emilio, Corsi ing. Ernesto, Cortesi Domenico, Cortini ing. Valentino, D'Anna Salvatore, De-Benedetti ing. Aldo, De-Feo Giuseppe, De-Kerbedz Eugène Marie, De-Nardis Antonio, DONNA MATILDE, Errico Simone, Fattori avv. cav. Luigi, Gioni Ernesto, Incisa di Camerana dott. Alberto, Leris Guido, Mariotti avv. Pietro, Maras G. B., Mercadante avv. Guido, Miani Giovanni, Misley Enrico, Morfini Giuseppe, Paltrinieri dott. Antonio, Panella Donatangelo, Paolucci Riccardo, Pepe Giuseppe, Perfetti Alessandro, Perucatti Placido, Petrilli ing. Giuseppe, Pighetti Ettore, Pistolesi avv. Alfredo, Plote Federico, Podestà Sabatino, Ravenna Ugo, Romano Emilio, Sabini conte Elio, Sanlini Enrico, Schiavoni Nicola, Sciorato Giuseppe, Servetti Silvio, Silvestri comm. avv. Giuseppe, SYLOS GARZIA donna MATILDE, Trombetta Manfredi, Vannutelli dott. Federico, Vegezzi dott. Cesare Oscar, Zaccagnini Giuseppe.

Tivoli. — Moronelli Edoardo, Teodori Tomaso.

Vallecorsa. — Buzi avv. Tommaso.

Viterbo. — Oddi geom. Paolo, Tosoni Angelo.

ROVIGO. — Bassi Giovanni, Grossi geom. Angelo.

Ariano Polesine. — Spezia geom. Tullo.

Bottrighe. — Ghirardini Ivo, Martini Giuseppe, Passarella Giovanni.

Ficarolo. — Albertus Raffaele, Pellegatti rag. Ugo.

Lusia. — Carotta Antonio, Zeminian Arturo.

Polesella. — Carta Francesco.

SALERNO. — Centola dott. Giovanni, Greco Francesco, [illegible]tini Mosè.

Atrani. — Gargano Gaetano.

Nocera Inferiore. — Afeltra [illegible] Antonino, Carrelli Palom[illegible] Paolo.

Padula. — Russo Raffaele, [illegible]dino Emilio.

Prignano Cilento. — Mangoni nob. Lorenzo.

Roccadaspide. — Antico [illegible]. Vitolo Giuseppe.

Sala Consilina. — Cardina[illegible] Michele.

S. Sumino di Ceraso. — Francardo rag. Salvatore.

SASSARI. — Cerruti [illegible]. Costa ing. Filiberto, Fadda [illegible]verio, Tubino Pietro, Uzzati Pietro.

Alghero. — Pes di S. Vittorio cav. Antonio.

Isili. — Melis Giuseppe.

La Maddalena. — Beccari [illegible].

Perfugas. — Paolini Lorenzo.

Tempio. — Circolo di Lettura e Ricreazione.

Thiesi. — Porqueddu dott. Giuseppe.

SIENA. — Baccheschi [illegible],

MOTOLEGGERA "CAPELLO"

2 HP. un cilindro, Kg. 34
2 3/4 HP. due cilindri, Kg. 36
3 1/2 HP. due cilindri, Kg. 42

Qualunque salita - Marcia dolcissima — CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI
SARTORIA SUARDI
Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden
MILANO - Via Dante, 7
Il più ricco e variato Emporio specializzato per
SPORT ALPINO
Equipaggiamento e abbigliamento sportivo
ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI
Massima convenienza.
Catalogo illustrato gratis a richiesta
SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

BAUMANN & LEDERER - Via Bossi, 3 - Telefono 62-11 - MILANO
Tende da campo
Tende da Sport
Sacchi Alpini..

Doria dott. Giuseppe, Galli rag. Alessandro, Guadalupi Francesco, Vivi rag. Lodovico.
Montalcino. — Municipio.
Pienza. — Monachini Abdenago.
S. Casciano Bagni. — Spiganti Napoleone.
SIRACUSA. — Barone Francesco, Bonanno bar. Giuseppe, Calvo dott. Samuele, Manceri dott. Francesco, Pisano cav. Gaetano.
Augusta. — Setaro Tommaso.
Modica. — De-Maro Papa cav. Raffaele, De-Maro Papa cav. avv. Vincenzo, Romano Fede e, Romano Nicolò.
Pozzallo. — Giunta dott. cav. F. P.
Ragusa. — Autori dott. Giuseppe, Battaglia Salvatore, Boscarino dott. Francesco, Licitra prof. Salvatore, Moltisanti Rosario, Schininà Carmelo.
Vittoria. — Balsamo Giuseppe.
SONDRIO. — Sertoli dott. Giuseppe.
Bormio. — Dei-Cas Cristoforo, Ponzianelli Stefano.
Chiavenna. — Ratti Riccardo.
Chiesa. — Giannettoni Pietro.
Morbegno. — Luppi Giacomo.
Novate Mezzola. — Frisone Domenico.
Piuro. — Pasini geom. G. B.
Tireno. — Stefanoni Battista.
TERAMO. — *Bisenti.* — De Luce av Antonio.
Castellamare Adriatico. — D'Amico Luigi.
Controguerra. — Paolino Alfonso.
Cugnoli. — D'Angelo not. Vincenzo.
Torre dei Passeri. — Ghetti Ettore.
TORINO. — Abossetti Angelo, Albertelli Luigi, ALBESIANO AMALIA, Alladio Edoardo, Ampalla Giovanni, Argentero Giuseppe, Aricò Francesco, Armolli Emilio, Avezzano Leopoldo, Baglione Mario, Balestra Giuseppe, Balsamo Vincenzo, Beck barone Roberto, Barberis Ettore, Baricco Achille, Bellacomba rag. Luigi, Bellino Giuseppe, Beltram Achille, Beltramo Giovanni, Benassi Giuseppe, Benedetto Vittorio, Benoffi Archimede, Berardi Gigi, Berta Mario, Bertone Giacomo, Bertorello Francesco, BESSONE TERESA ved. PEZZALI, Besta Alfredo, Betzler Carlo, Bietti Cesare, Birolo Pietro, Boccardi Giovanni, Boggio Marzet avv. Albino, Boido Attilio, Bollito Cesare, Bolongaro Francesco, Bongiovanni Emanuele, Bonnio Francesco, Borello Filippo, Borgna Giuseppe, Borione Agostino, Borri Vittorio, Bosco Luigi, Bosio Stefano, Bottero Angelo, Bottigliengo Giovanni, Brena Giuseppe, Butti Alessandro, Camillo Giovanni, Campo Giovanni, Campo Fregolo Francesco, Canaperio Piero, Cantù Francesco, Carena Giovanni, Carron Luigi, Cassolo march. Lorenzo, Cellerino Luigi, Cerruti Alfredo, Chiabrero Domenico, Chianale Giuseppe, Chiaraviglio Giuseppe, Coccone Giuseppe, Comba Mario, Cometto Guido, Cremonti Ernesto, Croce Fulvio, Cuvinto Pietro, Dante Carlo, Davino Giovanni, De Carnù Guido, De Gaetano Achille, De Monsey Gabriele, Detoma Domenico, De Vecchi dott. Francesco, Di Carlo Mario, Donvito cav. Pietro, Doria Michele, Durando Giuseppe, Falcetti ing. Giacinto, Falletti avv.

Non àvvi
Seta Migliore
di quella Svizzera!
Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Duchesse, Voile, Satin souple, Taffetas, Crêpe de Chine, Eolienne, Côtelé, Mussola** di 120 cm di altezza da L. 1.25 al metro, **Velluto e Peluche**, per Abiti, Camicette, ecc., come pure **Abiti e Camicette ricamate** in tela, batista, lana, lino, seta.
Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita e direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.
Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 130 000 000 — interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 20 000 000
Direzione Centrale: MILANO
LONDRA - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Ing. L. TROUBETZKOY & C. MILANO .. .. .. Via Mario Pagano, 43
FARI - FANALI - GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY ✢ SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI ✢ Chiedere Cataloghi.

Pietro, Farello Eugenio, Fasani Giuseppe, Fassò Franco, Ferraris Giorgio, Ferria Gioachino Giuseppe, Flavio Ambrogio, Flecchia Amedeo, Folia Tomaso, Fontan Guglielmo, Fontana Enrico, Fracchia Silvio, Frajria dott. Mario, Gaggini ten. Mario, Gagna Basilio, Gallo Carlo, Garbasso Carlo, GARDA LUIGIA, Germano geom. Celestino, Germena don Giovanni, Gilli Pasquale, Ginatta Alcide, Gioana Domenico, Giorchino Arturo, Gobbo Emilio, Goio Achille, Gondolo Ernesto, Gonzo Guido, Gossetti rag. Attilio, Granatelli Luigi, Graziadei Giorgio, Guaita Angiolino, Guglielmino Leone, Jahier Amedeo, Jlario Franco, Incerti Paolo, Isola Pietro, Lardu Felice, Lahmi Clemente, Leschiera Emilio, Lesquiero Alessandro, Levi Lazzaro, Lissoldo Emilio, Lodi Giovanni, Luino Giovanni, LUPPO INAUDI ANNA, Maggia Oreste, Malan Alessandro, Manassero rag. Giuseppe, Manfredi Lorenzo, Manfrino Giovanni, Manissero Francesco, Marchi Silvio, Marchisone rag. Giuseppe, Martore Bartolomeo, Masera Enrico, Massa Carlo, Mazzuchelli Carlo, Melli Giovanni, Merlo Pich Domenico, Merlotti Ercole Antonio, Mersi Luigi, Moizo Giuseppe, Mosca Toba Antonio, Mottura Battista, Muritto Annibale, Mussa Attilio, Musso Cesare, Negretti Carlo, Negretto Rodolfo, Novarese Pietro, Osetti Franco, Oliva Rodolfo, Olivero G. B., Opezzo Camillo, Pagnacco Arrigo, Parato Paolo, Pandice Alberto, Panizzoni Giacomo, Pasero Emilio, Passaleva Carlo, Patruno avv. Carmine, Pecheuse Carlo Em., Peinetti Antonio, Penteneró Carlo, Peraldo avv. Paolo, Peraglie Cesare, Perrone Carlo, Petrito Francesco, Pianezza Luigi, Piantino Edgardo, Poggio dott. Edoardo, Poletto Giovanni, Puggini Cesare, Quaglino Fortunato, Raymo Silvestro, Resi Casara, Ribero Giuseppe, Ribotti Giuseppe, Rocca rag. Carlo, Rocca Edgardo, Roccavilla dott. Stefano, Roncali Luigi, Rossi Domenico, Rossi Vincenzo, Rosso Edoardo, Rovera Guido, Ruffino G. B., Sacchetti Angelo, Sacco Natale, Saettone Umberto, Sala Ritrovo Caporali e Soldati, Salussoglia Luigi, Salussoglia Pietro, Salvadori Antonio, Salvato Carmelo, Scagno Ettore, Scarlata Giovanni, Spanocchi Pilo, Suppo Giuseppe, Tacchini Giovanni, Tam rag. Ettore, Tasca G. Angelo, Terranova Vincenzo, Tomas Alessandro, Tonetti Pietro, Toniacco G. B., Tonini Ugo, Tortona Vittorio, Treves Natale, Trinchero Armino, Trionfo Raoul, Vagina Tomaso, Vallauris dott. Mario Varale Attilio, Varesio Claudio, Varesio Efraim, Varetto Carlo, Vassallo di Castiglione Bernardino, Viaggi Pietro, Vietti Carlo, VISETTI ROSINA, Zanutta dott. Ernesto.

Almese. — Bertolo prof. don Giovanni.

Altessano. — Signa prof. Giovanni.

Avigliana. — Fassino Ernesto.

Bardonecchia. — Brunet Giorgio, Macè Antonino, Mazzerelli Selim, Pica Vincenzo, Vivi rag. Gontrano.

Brandizzo. — Aragno Tommaso, Bonino Enrico.

Bussoleno. — Rosso Angelo, Valchera Felice.

Caluso. — Converso Felice, Ponsetti Nicola.

Carmagnola. — Viale Gian Domenico.

Ceres. — Bianco Pietro.

Chieri. — Bosco Bartolomeo, Marinetti Pasquale.

Chivasso. — Fontanella prof. Celestino.

Coazze. — Lussiana Domenico, Rosacolombo Tomaso.

Drusasco. — Cavallo don Giacomo.

Frossasco. — Grosso Campana Pietro.

Germagnano. — Martini Giuseppino, Montuone Angelo, Saccomany Giuseppe.

Giaveno. — Anselmetti dott. Luigi.

Hone. — Wuillermoz Alberto.

Issime. — Stevenin Giustino.

Ivrea. — Fustino Italo, Piviotti rag. Michele, Picco Eugenio.

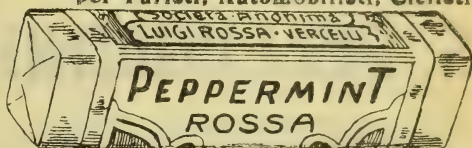
Lanzo Torinese. — Magnetti Giacinto, Ogliani Davide.

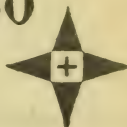
Luserna S. Giovanni. — Colombo Giuseppe.

Moncalieri. — Ceresa Gastaldo Giuseppe.

Pinerolo. — Andreani Mario, Braili Oreste, Favole G. B., Maffei Achille, Pignatelli Giulio, Siligardi Emilio, Sutter Sergio.

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

Pastiglie dissetanti, digestive
per Turisti, Automobilisti, Ciclisti !!
Società Anonima LUIGI ROSSA · VERCELLI
PEPPERMINT ROSSA

ROYAL ENFIELD
MADE LIKE A GUN
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e
prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !
Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50

Pragelato. — Charret Camillo.
Rivoli. — Beltramino Giuseppino, Tesio Oreste, Tione Clemente Giuseppe.
Salbetrand. — Rey Giuseppe.
S. Ambrogio. — Fetta Lodovico.
Settimo Torinese. — Crolle dott. Venanzio.
S. Giorgio Canavese. — Franchini Michele.
Susa. — Brunetto Antonio, Cottercchio Alessio.
Torgnon. — Ferinet Ferdinando.
Torre Pellice. — Prochet Fernando.
Vico Canavese. — Bertarione Battista.
Vigone. — Fassino Daniele.
TRAPANI. — Circolo Unione, Maurici Giuseppe, Messina avv. Domenico, Mirando comm. ing. Francesco, Sesto Filippo, Sinatra Quartona Giuseppe.
TREVISO. — Battista Fernando, Barbarotte Giorgio, Brussolo Vittorio, Candiani Antonio, Lunghini ing. Umberto, Lupo geom. Arturo, Marcolini Ivo, Pavesi Luigi, Perale Ferruccio, Pietrobattista Alfredo, Sabbadini Giorgio, Schiavon Giorgio, Vidotto Luigi.
Cappella Maggiore. — Candiago Camillo.
Castelfranco Veneto. — Folli ing. Tullio, Lion Arnaldo, Marchelli Alessandro, Passari nob. Nicolò, Pavani prof. Pirro, Ricciuti Giovanni, Serragiotto Antonio, Suman Tranquillo, Veloce Club « Giovanni Gerbi ».
Cison di Valmarino. — Circolo Sociale di Lettura.
Conegliano. — Calcagno rag. Mario, Mariani Eugenio, Zenati Giovanni.
Crespano Veneto. — Zardo Guido.
Follina. — Loschi Angelo.
Motta di Livenza. — Cappollato Nilbo, Fuga Francesco Angelo, Malaguti Germano, Saccon Giovanni, Tagliapietra Francesco, Trevisan Gino.
Piere di Soligo. — Mason Galliano.
Riese Veneto. — Van Ascel Castelli conte Giulio.
Roncade. — Simonato Rodolfo.
Susegana. — Circolo di Lettura.
Villorba. — Sacconi Silvio.
Vittorio. — Pittini G. B.
UDINE. — Del Torso conte Luciano, Ersettig dott. cav. Ugo, Feruglio Emilio, Fracassetti comm. Libero, Frontini Luigi, Gozzi Carlo, Maurich Aldo, Montini Ugo, Salvaterra Leo Mario, Salvaterra Renato.
Ampezzo. — Termina Romeo.
Brazzano. — Del Fabbro Pietro.
Cordenons. — Manfrin Severino.
Fagagna. — Gabinetto di Lettura.
Flanebrio. — Feruglio Settimio.
Gemona. — Minesso avv. Angelo.
Pordenone. — Bernardi Nicola, Tomadini Antonio.
Resiutta. — Rachello Antonio.
Rivolto. — Mizzan Edmondo.
S. Daniele. — Gigante Ezzelino, Persello Marcello.
Tramonti. — Pradolin Giacomo.
Tricesimo. — Facci Gaetano.
Vito d'Asio. — Fabbrici Giovanni.
VENEZIA. — Alzeni Francesco Armando, Anza Giacomo, Atzeni Ferdinando, Bianchi Antonio, Brescia Vincenzo, Brunetti Giacomo, Coen Porto cav. avv. Vittorio, De-Griffi Ettore, Del Vecchio Ernesto, Dian Antonio, Fidora Odoardo, Gei Giovanni, Giustini Giovanni, Gorin rag. Pietro, Hillemann Mario, Levi Giacomo, Marchetti Giov. Batt., Martelli Federico, Mazzoleni Marco, Moro Gustavo, Pancera G. B., Zane Carlo.
Caorle. — Battistin Giovanni, Bertone Arturo, Corsetto Odo, Giani dott. Ferruccio, Marafon dott. Modesto, Natossi Domenico, Pagan Massimo.
Cavarzere. — Conconi Roberto.
Chirignago. — Benvegni Angelo.
Cinto Caomaggiore. — Arreghini Luigi.
Fassalta di Piave. — Botter Pietro.
Gruaro. — Barbin Pietro.
Leggia. — Pasqualini Baldassare.
Mira. — Manganaro Ottorino.
Murano. — Motta Gino.
Portogruaro. — Pascotto prof. don Antonio.
S. Donà di Piave. — Facchinatto Edoardo.
S. Nicolò di Lido. — Circolo Ufficiali 5° Artiglieria.
VERONA. — Berrini rag. Giovanni, Castelli nob. Arrighi Amedeo, Colpo Livio, Dal Pozzo rag. Bruno, Fassio Antonio, Giannini Angelo, Longofeld Aurelio, Mauro rag. Eugenio, Nicolao Angelo, Perusi rag. Aladino, Piazzola Rodolfo, Rizzardi Giulio, Sala Convegno Sott'Ufficiali 21° Cavalleggeri Roma, Villardi Giovanni.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

PELLEGRINO

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA - HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C. Vitt. Em.

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 1040 metri sul mare. Stagione Giugno Settembre. Amenissima posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cura climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 camera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto I°

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della Soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate

Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

Bovolone. — Grigoli Pietro, Mamovani Giuseppe, Morosato Ottorino.
Caprino. — Psalidi Telemaco.
Garda. — Abrile Domenico Paolo.
Legnago. — Bertin Ugo, Righetti Arturo.
Monteforte d'Alpone. — Climati Ambrogio.
S. Michele Estra. — Stegano Vittorio.
Soave. — Lissandrini Attilio.
Sommacampagna. — Olivetti Marcello.
Veronello. — Trevisan dott. Giovanni, Zanetti Augusto.
Villafranca. — Lanticchia Mario.
VICENZA. — Canevari Claudio, Ceneiucci Carlo, Corgnati Pietro, Del Pozzo Alfredo, Derelitto Gioacchino, Giara Giovanni, Mantica dott. Luigi.
Asiago. — Carli Andrea.
Bassano Veneto. — Faccaro ing. Francesco, MAELLO nob. CAROLINA.
Breganze. — Miotti Ostiglio.
Debba. — Raimondi Mario.
Lusiana. — Ferrari Giuseppe.
Marostica. — Canevari Enio.
Ponte di Custoza. — Caretta Silvio.
Roana. — Censi Eustacchio.
Schio. — Ongaro Amadio.
Thiene. — Nardi Fortunato.
COLONIA ERITREA. — *Agordat.* — Ferrari Aurelio Giovanni, Majocchi Giacomo, Penati Edoardo, Viglio Bernardo.
Asmara. — Biondo Giuseppe, Buscema Salvatore, Levi Salvatore, Marocco Edoardo, Micheletti Michele, Sezione Operai di Artiglieria.

TRIPOLITANIA E CIRENAICA. — *Ain-Zara.* — Restivo ten. Enrico.
Bengasi. — Saitto Bernucci Eugenio.
Tripoli. — Albigiano Giov. Batt., Baio Giuseppe, Bianchinotti Gerolamo, Brichetti Giuseppe, Campiglio Alfredo, Di Maggio Filippo, Gasparini Carlo, Greti Luigi, Natale Guido, Ponget Ettore, Ramponi Arturo, Rellini dott. Guido, Salvaderi Aurelio, Zanga Rainero.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA, *Trieste.* — Beltramini Ettore, Beltramini Renato, Borsatti Eugenio, Capietano Mario, Cesca Gustavo, Cosulich Ruggero, Davanzo Pietro, Forti dott. Carlo, Fritsch Carlo, Giacomelli don Giovanni, Grandi Antonio, Graovaz Gilberto, Hayman Vittorio, Lauro Italo, Mazzoli Guido, MIGLIORINI PIA, Mizzan Lucio, Puppio Carlo, Rainis Guglielmo, Sandri Giovanni, Variano Luigi.
Aiello. — De-Savorgnani nob. Guido, Tramontini Marino, Venier Mario.
Cormons. — Club Veloce Cormonese.
Fiumicello. — Magrini Pietro.
Pirano. — Fonda Pietro.
Rovigno. — Angelini Piero.
TRENTINO. — *Caldonazzo.* — Vecchietti Giuseppe.
Cles. — Clauser dott. Carlo.
Pergine. — Chimelli Eduino, Copat Guido.
Pieve Tesino. — Avanzo Sebastiano, Granello Guglielmo.
Riva. — Castronari Ermanno, Mazzoldi Alberto, Meneghelli Luigi, Segalla Marcello, Spinella Luigi, Szommer Attilio, Zombiasi don Marino.
Tione. — Adami Gualtiero.
Trento. — Colò Giacomo, Lissandrini Luigi, Manci conte Sigismondo.
Varone. — Libardi don Valentino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Bregenz.* — Fontana Clemente.
Feld Kirch. — Dalmas Emilio, Del-Ri Angelo.
Graz. — Circolo Studentesco « Giosuè Carducci ».
Pretrozseny Moleja. — Lorenzi Luigi.
Sebenico. — Lunghini Alfredo, Orsini Antonio, Stojan Spiridione.
Spalato. — Centis Filippo, Guida Antonio.

Belgio.

Bruxelles. — Byon Henry.

Francia.

Bourg d'Oisaus. — Siand Frédéric.
Nizza A. M. — Lenti Luigi.
Parigi. — Sil Edward R.
Monte Carlo. — Boero Luigi, Marocco Pietro.

Germania

Monaco. — Panner Hermann A.

Inghilterra

Greenock. — Bosco Angelo, Kuuz Umberto.
Londra. — Dawson Hon. Anthony L.

Clichés Galvani Tricromie
UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
MILANO
VIA SPONTINI, 5 — Telefoni 30-036 e 30-040
Lavori accuratissimi e perfezionati :: artistici e commerciali ::
Riproduzioni Fotomeccaniche :: d'ogni sistema ::
TRE GRAN PRIX — DIECI MEDAGLIE D'ORO

Pillole FATTORI
GRATIS
Abbiamo sempre pubblicato che nessuna specialità è superiore alle
Premiate Pillole FATTORI
per combattere, vincere e debellare la
STITICHEZZA
Quantunque le nostre pillole sieno conosciute da tutti, pure per convincere anche i pochi increduli, mandiamo loro *gratis* a titolo di saggio, splendido campione di otto pillole dietro richiesta con cartolina-risposta diretta ai Chimici Farmacisti *G. FATTORI & C., Via Monforte, 16 - MILANO.*

Russia.

Werkhnednierprovsk. — Von Schischkin Theodor.

Serbia

Belgrado. — Filarder prof. Federico.

Spagna.

Barcellona. — Cacciani Hercules.

Svizzera.

CANTON GRIGIONI. — *Mesocco* — Taddei Eugenio.
CANTON TICINO. — *Airolo.* — Bernasconi Giuseppe.
Arauno. — Tosi Vittore.
Bellinzona. — Forni Battista, Rizzi Armand.
Biasca. — Alberga Piero, FERRARI MARTINA e Figli Pini, Giuseppe, Sordo Severino.
Bodio. — Roberti Silvio.
Gentilino. — Simona sac. Luigi.
Locarno. — Mainardi Giuseppe.
Lugano. — Guggenheimer dott. Richard, Morel Henry.
CANTON DI BERNA. — *Kaudergrund.* — Cipriani Alfredo.

Turchia.

Conrobert. — Boggio Marzet Erminio.

AFRICA.

Ain-Beida. — Mosca Erminio.
Alessandria. — Corsi Giunio.
Tunisi, — Patti Alberto.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Macoca. — Petrocelli G. B.
Manaos. — Celano Giuseppe, Donadio Raffaele, Fabris Gaetano, Larocca Nicola, Manfredi Giovanni, Martini Antonio, Nepito Giuseppe, Paladino Egidio, Rescigno Matteo, Russo Pellegrino, Taranto Michele.
Rio de Janeiro. — Fogliani Giovanni.
Salto do Itû. — Meneghini Arnaldo.
S. Paolo. — Lupatelli Edmondo.

Chili.

Punta Arenas. — Facondi Cesare, Mulatti Antonio.
Baranquilla. — Club Baranquilla.

Perù.

Callao. — Ferretto Giacomo, Nosiglia Paolo.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Avv. Porta Giacinto.
Buenos Aires. — Laghi Raffaello, Maletti G. B., Salvucci Giulio, Tavella Francesco, Radames Isola.
General Gutierrez. — Dacomo Amerigo, Noseda enologo Tobia.
Goday Crutz. — Maccoppi ing. O. Parodi Alberto.
Cordoba. — Pusineri Giuseppe.
Ing. Giagnone. — Fragapane Manuele.
Rafaela. — Cortopassi Olivo, Cortopassi Roberto, Galassi Emilio, Gualazzi Lorenzo, Piovano Michele, Rochi Angelo.
Sunchales. — Carabelli Ernesto, Pollans Felice.

Uruguay.

Montevideo. — Caballero M. Gabriel, Faccio Pasqual, Masciocchi L. Carlo, Mathias Banzia, Moretti Ernesto, Ramasso Josè.
Paysandú. — Bianchi Preve Enrique, Carotini Roberto, Casazza J. Antonio, Pedoja Riccardo, Rivero Julio, Ugarte Recareto.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 GENNAIO 1912.

Soci annuali al 15 Dicembre 1911 . . .	N. 90 257	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 145	
	N. 90 112	
Soci nuovi 1911 inscritti dal 15 al 31 Dicembre 1911 . . .	» 12	
Totale Soci annuali		N. 90 124
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1910 . . .	N. 4 119	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 31 Dic. 1911	» 880	
		N. 4 999
TOTALE SOCI 1911		N. 95 123
Soci nuovi 1912 inscritti a tutto il 15 Gennaio 1912		» 5 916
TOTALE		N. 101 039

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

D^R G. LANGBEIN & C^O. MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester.
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1910 L. 18 843 200, 76
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

130.000 COPIE GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO - MILANO

CICLI FIAT

PNEUS PIRELLI

AQUILA ITALIANA
FABBRICA AUTOMOBILI TORINESE

AGENZIA GENERALE

La macchina che per l'eleganza di linea e la semplicità meccanica dell'assieme si affermò all'Esposizione Intern. di Torino come precursore di un nuovo tipo di vettura leggera

DIMOSTRAZIONI E PROVE — PRESSO TUTTE LE SEDI

Daimler
VETTURE DI LUSSO
CON
MOTORI SENZA VALVOLE
VETTURE DA TURISMO
E
VEICOLI INDUSTRIALI

GARAGES STORERO

TORINO - ROMA - MILANO - GENOVA

Züst

PNEUMATICI

PETER'S UNION

MILANO
FORO BONAPARTE, 70
TORINO
VIA CARLO ALBERTO, 40

ILFORD
PHOTOGRAPHIC
PLATES
UPWARDS OF THIRTY YEARS UNRIVALLED REPUTATION FOR UNIFORMITY, RELIABILITY, EASE IN WORKING AND KEEPING QUALITY

La più importante Casa Inglese fabbricante di LASTRE e CARTE FOTOGRAFICHE
Cataloghi e Pubblicazioni ILFORD gratis a richiesta.

ILFORD

I migliori prodotti fotografici del mond

— 33 anni di successo per la loro bontà —

In vendita presso tutti i negozianti d'Articoli Fotografici

Rappresentanti Generali per l'Italia
UBERTALLI & MORSOLIN
Successori A. AMBROSIO
TORINO - Via S. Teresa, C

ING. S. BELOTTI & C. - MILANO

CORSO P. ROMANA, 76

STRUMENTI DI

MISURA E CONTROLLO

PER L'AUTOMOBILISMO E L'AVIAZIONE

Indicatori - Registratori di velocità e di percorso - Contatori chilometrici e di giri d'elica - Contatori di benzina - Indicatori di pendenza - Anemometri - Mulinelli - Bussole d'aviazione, ecc. — Ampermetri, Voltmetri per la verifica degli Accumulatori - Raddrizzatori di corrente per la carica di accumulatori sotto corrente alternata.

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Bres)
Vedi annuncio a pag

914.505 R1 v.18³

Touring Club Italiano

Rivista Mensile

ACQUA E BOSCO IN TRIPOLITANIA

Poche regioni dell'Africa Settentrionale si presentano così povere di acque perenni come la Tripolitania, dove l'arido deserto e la landa incolta non si limitano ad occuparne largamente la parte interna, ma in qualche punto si spingono sino alla costa mediterranea.

Il Marocco, attraversato per tutta la sua estensione dal massiccio roccioso dell'Atlante e dalle sue diramazioni, ha numerosi fiumi alimentati dalle nevi perpetue che imbiancano le nude vette di quei monti, e le loro acque, per quanto trascurate dagli indigeni ed abbandonate a sè stesse, irrigano nel loro lungo corso ampie zone che beneficate dalla naturale fertilità del suolo e dal clima, danno spontaneamente e senza richiedere soverchio lavoro, prodotti abbondanti e rimunerativi. Anche l'Algeria e la Tunisia, sebbene in proporzioni minori, hanno pure un discreto numero di corsi d'acqua, sempre alimentati dalle copiose sorgenti defluenti dalle alte giogaie che distaccandosi dalla catena principale dell'Atlante, vanno a degradare verso il Mediterraneo o fra le sabbie del deserto che si stende a mezzogiorno. L'occupazione francese e gli accurati studî dell'idrografia e del regime delle acque compiuti in questi ultimi tempi in quelle regioni, hanno portato alla civiltà europea un grande risveglio nell'attività agricola, perchè insieme ad opportune rettifiche nel corso dei fiumi, a sbarramenti di valli per formarvi bacini di deposito ed all'escavazione di canali, si è riesciti ad estendere l'irrigazione e di conseguenza la coltivazione a numerosi territorî, prima totalmente brulli ed abbandonati.

UN FUNZIONARIO GOVERNATIVO IN MISSIONE.

DONNE ARABE IN UN'OASI TRIPOLITANA.

Dove poi mancavano i fiumi ma si avevano dati per supporre che nel sottosuolo esistessero strati acquiferi abbondanti, la trivellazione di numerosi pozzi artesiani permise di ridonare all'agricoltura altre terre da secoli ricoperte dalle sabbie.

L'Egitto, più fortunato degli altri paesi, deve la sua grande prosperità al Nilo, lo storico fiume che viene dai laghi equatoriali, ed il cui prezioso limo da tempi immemorabili fertilizza le sabbie del deserto in cui scorre lento e tenace; la sua azione benefica ha potuto estendersi largamente e sicura dopo che gli Inglesi, colla costruzione di grandiosi *barrage* e di numerosi canali deri-

vatori, sono riusciti ad utilizzare la massima parte delle acque di piena, distribuendola gradatamente durante la stagione estiva su immense plaghe deserte, da tempo immemorabile completamente abbandonate dal coltivatore.

La Tripolitania invece, che si trova proprio dove le ultime propagini del sistema montano atlantico si trasformano in altipiani che degradano fra le sabbie del Sahara, non possiede nessun fiume degno di tal nome, ma solo alcune sorgenti perenni e numerosi *uadian*, alvee di torrenti asciutti gran parte dell'anno e qualche volta per parecchi di seguito; solo durante le pioggie invernali gli *uadian* raccolgono le acque torrenziali che si scatenano in quelle regioni e che, dopo l'avvenuto diboscamento, non più trattenute da ostacolo di sorta, irrompono nelle profonde valli travolgendo quanto si para sul loro passaggio e spandendosi poi sulla pianura sabbiosa, dove il più delle volte prima di arrivare al mare, restano assorbite dal terreno permeabile, o vanno a dilagare in paludi salmastre che chiazzano la costa della gran Sirte.

Donne di Tripoli alla fontana.

L'altipiano del Gebel e le catene dei monti Harugi formano la grande linea di displuvio dei corsi d'acqua della Tripolitania, e la separano in due parti aventi caratteri differenti; come può rilevarsi dalla carta della Tripolitania edita dal Touring affluiscono al Mediterraneo dai monti di Nefusa l'*uadi Moeta* che scorre presso il confine tunisino, e il *Beida* che sbocca presso Zuara; da quelli di Jeffren l'*Eitel* che si dirige verso Zavia; dai Garian l'*Haira* ed il *Megenin* che attraversano i territorî di Zanzur e Tripoli; dalle colline di Tarhuma infine il *Msid* e il *Kaan*, l'antico *Cinifo* che sboccava presso Leptis Magna. L'unico di questi *uadian* che sia fornito d'acqua durante l'annata, è il *Msid* perchè ha un percorso breve, mentre gli altri, dovendo attraversare estese zone di terreno permeabili, si esauriscono presto e l'acqua va a raggiungere quei depositi sotterranei, dove gli indigeni la tornano a ripescare coi loro pozzi primitivi, per poter irrigare le coltivazioni che intraprendono nei luoghi più adatti. Dal versante orientale del Gebel, provengono gli *uadian Sofegin, Semsen*

Diga nell'uadi Megenin presso Tripoli.

QUANDO SOFFIA IL « GHEBLI ».

e *Bey*, che dopo un lungo percorso fra le propagini montuose dell'altipiano, attraversano le regioni degli Orfella e dei Beni Ulid, nelle quali lasciano gran parte delle loro acque, e vanno a finire nella vasta palude *Taurgia* che si stende lungo la costa sirtica.

Gli alvei di questi *uadian* sono molto ampî e le falde acquifere sotterranee trovansi a non grande profondità, tanto che l'umidità basta talvolta ad alimentare vegetazioni temporanee, e coll'escavazione di pozzi si ottiene acqua sufficiente per irrigare spazî coltivati, che gli indigeni devono però recingere di robuste muraglie e terrapieni, per impedire che nella stagione delle pioggie le improvvise e violenti piene degli *uadian* distruggano ogni cosa, asportando non solo le piantagioni, ma ben anco il terriccio fertile ivi racchiuso.

DOVE COMINCIA IL DESERTO.

La bassura sirtica poi è attraversata da altri *uadian* asciutti gran parte dell'anno e di cui i principali sono l'*Harraua*, lo *Scegga* e il *Gatarr* che hanno origine nel *Gebel-es-Soda* e nelle catene dei monti Harussi, e che dopo d'aver abbandonate le loro acque nella depressione trasversale dove trovansi le oasi di Giofra e Sella, si dirigono verso la costa.

A meridione dello spartiacque, le desolate *hammade* e gli aridi *edejen* che si susseguono, sono attraversate da tre grandi solcature poco profonde ma con parecchi chilometri di larghezza, formanti gli alvei degli *uadian Sciati*, *Lajal* ed *Hofra* dove trovansi le numerose oasi del Fezzan, che devono la loro esistenza alla poca profondità delle acque sotterranee, estratte dagli indigeni a mezzo di pozzi, o effioranti nelle depressioni fra le dune di sabbia sotto forma di piccoli laghi, qualcuno dei quali saturi di sali sodici e potassici.

In altri luoghi, come nelle oasi di Ghadamês, di Socna e di Augila, sonvi sorgenti perenni che irrigano il terreno coltivato, e dove queste mancano o sono insufficienti, gli indigeni vi sopperiscono coll'acqua di quei loro rudimentali pozzi così semplici ma altrettanto poco rimunerativi, dove il lavoro lento e continuo di un quadrupede e del suo conducente arriva a mala

pena a dare tre o quattro metri cubi d'acqua in un'intiera giornata.

Anche nell'altipiano cirenaico mancano veri fiumi e gli stessi *uadian* sono di proporzioni molto modeste, perchè di breve percorso e spesso relegati in valloni profondi e scoscesi, dove l'acqua difficilmente può utilizzarsi per l'irrigazione; solo l'*uadi Guerab* presso Merg e quello di Derna sono perenni, tutti gli altri, terminata la stagione delle pioggie, disseccano completamente e per aver acqua bisogna ricercarla nel sottosuolo. In compenso però vi abbondano le sorgive che, benchè trascurate dagli indigeni, forniscono acqua per irrigare, anche senza l'aiuto dell'uomo, notevoli estensioni di territorî, che appaiono verdeggianti di pascoli e di boscaglie, conservando così alla Cirenaica quella fama di fertilità che le è rimasta anche dopo il generale deterioramento agricolo dell'intiera regione.

VILLAGGI NELLE OASI.

***

Da queste sommarie notizie sull'idrografia della Tripolitania risulta che, ad eccezione delle oasi e di quelle poche altre località dove l'acqua esiste perennemente perchè efforante naturalmente o perchè estratta dal sottosuolo a mezzo di pozzi, nel resto di quella regione la coltivazione dei terreni è più che altro subordinata alla frequenza ed abbondanza delle pioggie, le quali non sempre cadono con regolarità ed in misura adeguata.

Nei territorî lungo la costa mediterranea e negli altipiani del Gebel e della Cirenaica, compresi tutti nella zona delle calme tropicali estive, la stagione delle pioggie dura con varia vicenda da novembre ad aprile, ma a differenza di quanto avviene fra i tropici, quì l'acqua cade ad intervalli più o meno lunghi e quasi sempre sotto forma di violenti temporali, che ingrossano i torrenti e innondano le pianure dove scorrono, come è accaduto di recente nell'*uadi Megenin*, che ha improvvisamente allagato si può dire tutto il sobborgo orientale di Tripoli.

Queste pioggie periodiche sono determinate dai venti che spirando dal nord si caricano di vapore acqueo nella traversata del Mediterraneo, e giunti a contatto del Gebel tripolitano e dell'Akdar cirenaico, si raffreddano provocandone il condensamento e la trasformazione in pioggia. Da una statistica dell'ultimo decennio risulterebbe che la pioggia caduta a Tripoli durante i sei mesi invernali, sarebbe di 450 mm. con un massimo di 150 in dicembre, presso a poco come in Italia nelle provincie di Foggia e di Siracusa. Anche la temperatura non è molto dissimile da quella della Sicilia, perchè l'ardore dei calori estivi vi è temperato dai venti freschi del nord, e nell'inverno vi spirano venti caldi del sud.

Le regioni sahariane della Tripolitania invece hanno pochissime pioggie, perchè dominate dagli *alisei* che, risultando dal movimento di rotazione della terra, spirano da est ad ovest e giungono in Africa dopo d'aver attraversato gli aridi altipiani della Siria e dell'Iram, dove non possono rifornirsi di vapor acqueo che in quantità minima e difficilmente condensabile quando giungono sul Sahara trovando ivi temperature sempre più elevate.

Il vento che proviene dal sud è il più terribile, perchè non solo è asciutto e soffocante ma trasporta seco vere nubi di sottilissima polvere accecante, che s'insinua ovunque e rend

FONTANA IN MEZZO AL MERCATO DEL MARTEDÌ.

Pozzo indigeno nell'oasi di Tagiura.

l'atmosfera irrespirabile. In Tripolitania vien chiamato *ghebli* e solitamente spira per tre giorni consecutivi; in Egitto è conosciuto col nome di *kamsin*, ed in altre regioni africane con quello di *simons*, ma in ogni luogo è da tutti temuto e detestato pei suoi disastrosi effetti, e lo fu sempre anche nei tempi antichi, come ricorda Sallustio, che lo descrive con parole di sgomento. Sotto l'influenza del *ghebli* la temperatura raggiunge limiti molto più elevati, oltrepassando i 40 gradi nelle regioni costiere e i 50 nell'interno, ma in tutto il resto dell'annata, il clima, specialmente nel versante mediterraneo della Tripolitania, si aggira su di una media di 17 gradi d'inverno e di 24 d'estate.

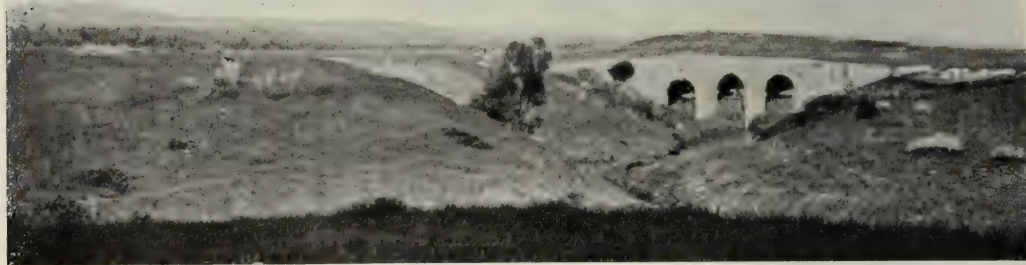
Come si estrae l'acqua dai pozzi a Tripoli.

***

La povertà d'acqua che fa sentire oggi i suoi disastrosi effetti per lo stato d'abbandono in cui vien lasciata la Tripolitania, non era certo meno deplorata nell'antichità, in ispecie quando nuovi popoli conquistatori immigrarono in quelle contrade per espandervi la loro attività. I Romani, popolo eminentemente pratico e colonizzatore per eccellenza, convinti che la prima causa che ostacolava lo sfruttamento agricolo di quella regione era la scarsità d'acqua, s'accinsero subito con paziente cura a migliorarne e regolarizzarne il regime, sia adottando provvedimenti atti ad aumentarne e sistemarne la portata, sia agevolando e provocando in quanto era possibile la caduta delle pioggie, col favorire energicamente il rimboschimento di quella regione. Che la Tripolitania da loro trovata quasi priva di foreste, non fosse troppo ricca d'acqua, ce lo dice fra i tanti degni di fede lo storico Erodoto il quale, descrivendo il territorio del *Ciniphus* (l'attuale *Caar* dei dintorni di Homs) dice che *a differenza del resto della Libia era irrigato da parecchie sorgenti e che vi cadeva anche la pioggia;* così pure Elio Spartiano contemporaneo dell' imperatore Adriano, ricorda che a' suoi tempi nella Libia *non era piovuto per cinque anni consecutivi.* Del resto la miglior prova ce la dà la grande cura sempre usata dai Romani per utilizzare nel miglior modo l'acqua disponibile, costruendo dighe di sbarramento, e vasti serbatoi per raccogliere le piene, edificando colossali acquedotti per distribuirla a grandi distanze e scavando innumerevoli pozzi, di cui si vedono ancora numerosi e notevoli avanzi, sparsi persino in località oggi affatto incolte e disabitate.

Che del pari prima della conquista romana non vi fosse abbondanza di foreste, lo affermano le insospettabili dichiarazioni di Sallustio e di altri storici dell'epoca, che unanimi chiamano la Libia *terra d' alberi infeconda.*

Ma i Romani che conoscevano ed apprezzavano l'utilità dei boschi

Pozzo con intelaiature di palme.

Antico ponte sull'uadi Caar.

e la benefica influenza che potevano esercitare in un paese per natura arido, pensarono subito a promuovere e proteggere il rimboschimento, tanto che dopo pochi secoli la Libia si era trasformata in una regione ricca di foreste, e poteva già fornire all' Italia legname d'opera in tale abbondanza, che per il suo trasporto l'imperatore Costantino costituiva uno speciale corpo di *naviculari*.

Attraversando l'uadi.

Il diboscamento dovuto agli incendî, al dente roditore delle pecore, all'abbattimento irrazionale degli alberi per trarne il legname e combustibile, iniziatisi ai tempi della leggendaria regina berbera *Kahina* (che vuolsi distruggesse ogni vegetazione e preparasse il deserto per opporsi all'invasione mussulmana), si accentuò sotto la dominazione araba, perchè quel popolo nomade e pastore ai boschi preferiva i pascoli, e ricevette il colpo di grazia dai Turchi, che nel loro ingordo sfruttamento del paese conquistato, non si peritarono di applicare tasse persino sulle piantagioni, tanto che gli indigeni per sottrarsi a così odioso balzello, preferirono abbatterle, e nella Mesellata, nel Tarhuma e nella Cirenaica molte migliaia di ulivi furono sacrificati.

* * *

Il perturbamento nel regime delle acque e la diminuzione ed incostanza delle pioggie, non può ascriversi a cause metereologiche che non si sono in modo sensibile cambiate, ma va ricercata in gran parte nel diboscamento continuo ed implacabile di quella regione, un tempo così fertile ed oggi ridotta in gran parte a landa deserta. E' noto che la folta vegetazione delle foreste, sottrae calore alle colonne d'aria che le sovrastano, raffreddandole e provocando la condensazione dell'umidità da loro emanata e del vapore acqueo contenuto nelle correnti aeree sovrapassanti, che si trasforma così in pioggia.

I boschi inoltre colle radici degli alberi mantengono e consolidano il terreno, non più esposto all'azione diretta delle pioggie a cui si frappongono rami e foglie: la loro ombra poi mantiene l'umidità e la permeabilità del suolo che assorbe l'acqua caduta, impedendole di scorrere per i declivi dove facilmente si producono erosioni e franamenti.

Le foreste quindi servono col loro tramite a regolare il ciclo dell'acqua del mare, la quale trasformata in vapore e portata dai venti sopra territorî coperti d'alberi, si condensa e ritorna all'origine sotto forma di pioggie frequenti e normali, irrigando gradatamente i terreni, evitando i nubifragi, le frane, le innondazioni, ed accorciando le epoche della lunga siccità.

Se si vogliono rialzare le sorti della Tripolitania e ricondurla allo splendore antico, avanti tutto è indispensabile un accurato studio delle condizioni idrografiche della località, per conoscere dove ed a quale profondità si celino

Antico pozzo in un caravanserraglio.

falde acquifere utilizzabili per irrigazione, rivolgendo in pari tempo cure speciali e razionali al rimboschimento della regione per siste-

UN UADI ALL'EPOCA DELLE PIOGGIE.

marne, ben inteso in quanto è possibile, il regime delle pioggie.

L'esempio e l'esperienza della Francia in Algeria e Tunisia, ci addita la via da seguire, e certe consuetudini locali ci potranno facilitare il compito.

Se si osserva la lunga zona costiera desertica e sabbiosa chiamata *Gefara*, che dal confine tunisino va restringendosi sino al territorio di Homs, la vediamo disseminata di fertili oasi solo nei punti dove c'è acqua; da Zuara ad Agilah, Zauia, Zanzur, Gargaresch alla Menscia di Tripoli, e da Tagiura sino al Tarhuma e alla Mesellata, è un succedersi di verdi isole in mezzo al mare di sabbie. La vegetazione varia e rigogliosa che vi cresce, trova uno dei suoi principali coefficenti nell'acqua d'irrigazione, che provoca lo sviluppo degli elementi fertilizzanti contenuti in quelle sabbie, e che proviene dagli innumerevoli pozzi scavati dagli indigeni; sin dove arriva l'ultima goccia di quell'acqua accortamente distribuita da infiniti rivoletti, la vegetazione cresce intensa e ubertosa, ma dove finisce l'irrigazione cessa ogni vita e ricomincia l'inesorabile dominio del deserto. E' quindi naturale che solo la mancanza d'acque impedisce a quelle sabbie di fertilizzarsi, e la coltivazione potrebbe estendersi a tutta la Gefara, sia aumentando il numero dei pozzi, sia perfezionando il sistema alquanto primitivo di estrazione, che attualmente dà risultati irrisorî. Basterebbe adottare la *noria* tanto diffusa nel vicino Egitto per sollevare l'acqua del Nilo, per moltiplicare il rendimento insignificante che oggi dà l'apparecchio generalmente usato in Tripolitania che esige l'impiego d'un quadrupede per sollevare l'otre o la ghorba con pochi litri d'acqua. Nella zona costiera poi sempre battuta dai venti, si potrebbe adottare con successo l'altro sistema in uso in Tunisia della ruota elicoidale mossa dal vento che fa agire una piccola pompa applicata a tubi Northon: sarebbe questo un efficace mezzo d'irrigazione poco costoso e a funzionamento automatico e continuo.

UN TORRENTELLO NELL'OASI.

Questi sistemi di irrigazione di facile attuazione e di esito sicuro, potrebbero applicarsi con successo in tutte quelle località della Tripolitania e Cirenaica dove le falde acquifere

trovansi a poco profondità, e specialmente negli alvei dei numerosi *uadian* nei quali l'acqua scorre sotterranea gran parte dell'anno. Uno studio coscienzioso della regione, potrebbe anche condurre all'identificazione di corsi d'acqua esistenti a maggiori profondità, fra strati impermeabili inclinati e quindi sotto pressione, nei quali la perforazione di pozzi artesiani porterebbe alla superficie notevoli quantità d'acqua per irrigare località oggi affatto deserte; così è avvenuto nel Sahara algerino dove i Francesi hanno trivellato nei bacini dell'*Igharghar* e del *Rhir* centinaia di pozzi artesiani, per raggiungere la falda acquifera che trovasi a notevole profondità: parecchi di questi pozzi danno erogazioni sorprendenti: 100 litri al secondo dà quello dell' oasi di *Tamerna*, 60 quello di *Tuggurt*, e 50 molti del distretto di *Uargla*, e tutta quell'acqua diligentemente distribuita, ha reso possibile la creazione di nuove fiorenti oasi dove prima imperavano sovrane le sabbie del Sahara.

E' però necessario far sempre precedere studî accurati per avere l'esatta conoscenza della idrografia, se non si vuol correre il rischio di scoraggianti tentativi falliti, come è accaduto qualche anno fa a Tripoli, dove la trivellazione di un pozzo artesiano ha dato risultati negativi, e come pare accada ora a Tubruck dove a 100 metri non si è ancora rinvenuta acqua.

* * *

Per sistemare il regime delle pioggie e trarne il maggior profitto, sarà poi necessario iniziare il rimboschimento su larga scala, scegliendo gli alberi che meglio s'adattano al clima e alla natura del terreno. Nella regione costiera, oltre ai palmizî che esigono acqua in una certa abbondanza, dovrebbe attecchire il pino italico e quello d'Aleppo, nonchè il pioppo e l'ontano specialmente nelle zone paludose, oltre all'ulivo ed alle piante di frutti diversi che crescono benissimo anche sul Gebel e sull'altipiano cirenaico: si potrebbe intensificare la coltivazione dei cipressi, delle tuje, e forse della quercia da sughero, tanto diffusa nella Kabilia algerina e nella Krumiria tunisina.

Aumentata e regolarizzata coll'imboschimento la pioggia, bisognerà di pari passo pensare ad utilizzarle razionalmente, raccogliendole e conservandole prima, per poi ripartirle convenientemente durante la stagione asciutta.

Anche qui non avremo che da ricordarci dei nostri predecessori, e sarà facile rintracciare gli avanzi delle antiche dighe che sbarravano le profonde valli che s'inabissavano nel Gebel, e di quei meravigliosi acquedotti che guidavano le acque a distanze fantastiche per irrigare territorî ora completamente abbandonati.

Certo che gli effetti del rimboschimento non saranno immediati e ci vorranno anni parecchi prima di incominciare ad accorgersene, ma nel frattempo si potrà curare lo sviluppo agricolo, traendo profitto della pastorizia e scegliendo quelle coltivazioni che meglio attecchiscono, e che s'adattano al clima e alla lunga durata della stagione asciutta.

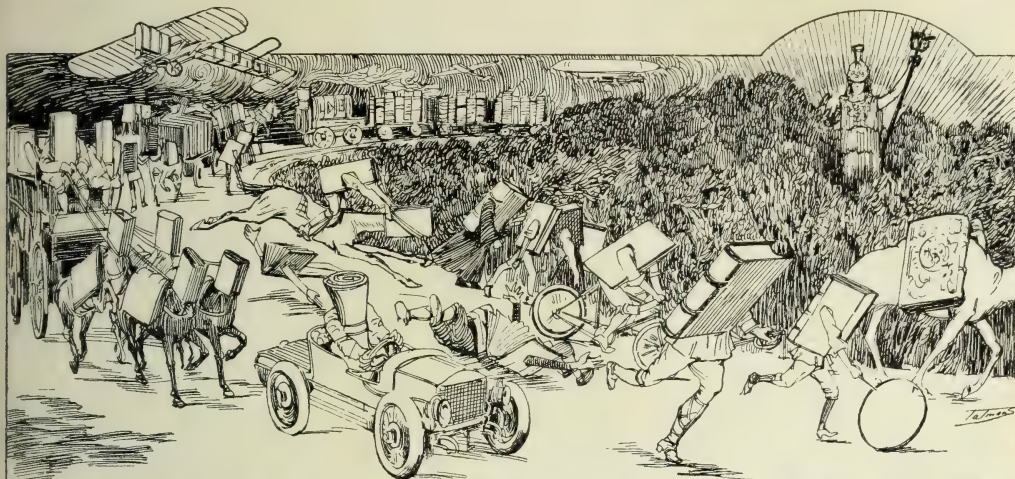
L'effetto delle pioggie invernali, specialmente nelle zone desertiche che si stendono fra le oasi della costa, è veramente meraviglioso, perchè in pochi giorni quelle distese di sabbie minute si coprono di un verde manto di vegetazione spontanea, prodotta da sementi lasciate nella stagione precedente.

La vita di queste vegetazioni è breve perchè geminano colle prime pioggie, crescono rapidamente ed esaurite le loro funzioni al cominciare della stagione asciutta, disseccano e scompaiono, lasciando sementi che resistono alla prolungata siccità. Queste terre, oltre ai prodotti che vi crescono naturalmente come lo sparto, sono adatte per foraggi e cereali, prodotti che non richiedono soverchie cure e irrigazione continua pur dando redditi non trascurabili.

* * *

Se si considera che dell'intiera superficie della Tripolitania attualmente forse poco più di un venticinquesimo è coltivato, e che un buon terzo è suscettibile di esserlo, quando si riesca a dotarlo di acqua che in molte parti non manca nel sottosuolo, è facile immaginare quale importanza abbia il problema dell'irrigazione di questa regione, e quanta influenza possano portare la identificazione delle falde acquifere sotterranee, e l'assestamento del regime delle pioggie. E' perciò da augurarsi che Governo, enti pubblici e privati e tutti quanti se ne interessano, coordino i loro sforzi nel comune intento, perchè dalla sua riuscita dipende l'avvenire e la rigenerazione economica della Tripolitania.

Ing. GIOVANNI DE-SIMONI.

I CAMIONS «SPA» ACQUISTATI DAL GOVERNO PER LA TRIPOLITANIA.

IL TURISMO E I LIBRI

Che famoso campione di turismo è il libro! Non « detiene il *record* », come si dice in lingua sportiva, perchè questo spetta indubbiamente alla moneta, la più grande vagabonda del mondo; a ogni modo il libro, almeno in certe sue forme, le vien subito dopo.

Ma non è stato sempre così. Quando il *libro* era *codice* aveva una corporatura così pesante e goffa da rendergli malagevole la locomozione; oltrechè, il suo valore era tale da non avventurarlo sulle strade maestre malsicure e meno ancora sul « liquido elemento », che se, come canta Guglielmo Tell, è « il sol sentier che non tradisce mai », allora, più assai che ora, ingoiava bastimenti e relativi carichi; nè esisteva l'istituto della assicurazione marittima.

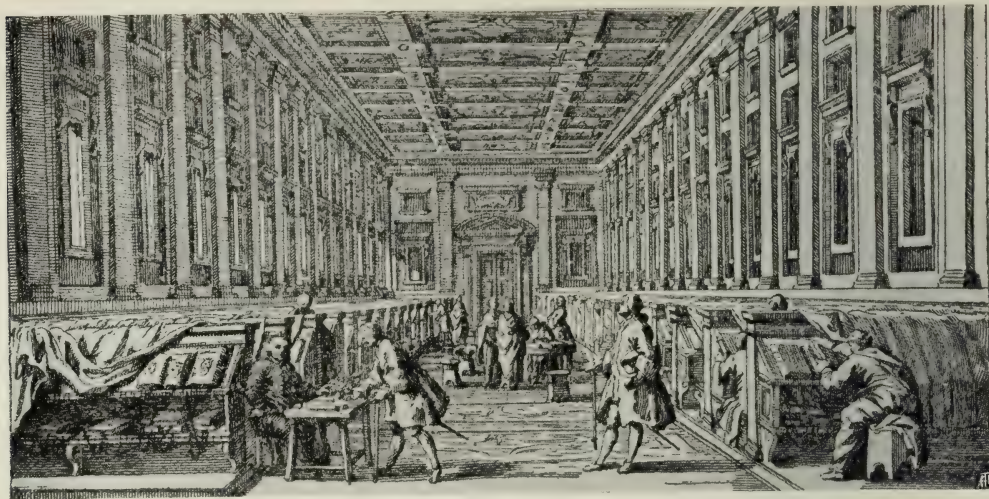
Ma da quando il codice è divenuto libro, da quando il prezzo dei libri è disceso così che si può avere la *Divina Commedia* per cinquanta centesimi (non però nell'edizione Olschky che costa seicento lire), il libro ha preso ad andare in giro che è una meraviglia.

Non si contenta di andar a zonzo per le città, introducendosi in questa o quella casa, trattenendovisi più o meno tempo, se il libro appartiene a biblioteca circolante, e a volta domiciliandovisi definitivamente, in virtù dell'uso ed abuso del prestito amichevole, istituto che può aver giovato alla cultura ma che non può esser visto di buon occhio da editori ed autori.

E' strano che nessuno si vergogni a chieder in prestito un libro a un amico o semplice conoscente, mentre sembra indiscrezione farsi imprestare qualsiasi altro oggetto, tranne forse, in caso di improvvisa e violenta infreddatura di testa, un fazzoletto da naso; ma mentre questo si restituisce entro le ventiquattr'ore (come il denaro perduto al giuoco), lavato e stirato accuratamente, il libro si restituisce, quando si restituisce, dopo cento richieste, sgualcito, lacero, scompleto, e, se ha avuto la fortuna di far dimora sulla toilette di qualche *précieuse*, anche bisunto di pomata come un bellimbusto.

IL « COLPORTEUR ».

Ma tali libri che non fanno che passar da una casa all'altra, senza uscir dalla cinta comunale, non rappresentano il vero turismo librario. Libri turisti son specialmente quelli che formano oggetto di esportazione, e in questo *sport* il *record* lo detengono i libri inglesi.

Dalle operose officine librarie che si riparano all'ombra di San Paolo di Londra, in Adelphi Terrace, Paternoster Row, Avemaria Lane, ogni giorno partono tonnellate di fogli stampati e rilegati *in cloth*, che i potenti e rapidi transatlantici trasportano ai luoghi più remoti della terra, ovunque siano approdati figli e figlie di Albione; e con che gioia son da essi accolti e ospitati! Sia pure nell'*estancia* in mezzo alla pampa sterminata, se è dimora di un individuo o di una famiglia inglese, v'è in un angolo di qualche stanza, anzi nella più tranquilla e ridente, un mobile atto ad ospitare libri, forse nulla più che uno scaffaletto lungo e largo pochi pollici. Dal pacco

La biblioteca mediceo-laurenziana coi codici incatenati.

ben *condizionato*, come solo li sanno *condizionare* i commessi di libreria a Londra, scappan fuori i volumi eleganti nelle rilegature artisticamente originali, i *magazines* dalle coperte smaglianti, i numeri imbottiti del *Times* o del *Graphic*, e con loro si sprigiona quella caratteristica fragranza che ha sempre la carta stampata in Inghilterra, così che il libro o giornale inglese si riconosce anche al buio.

Questo vertiginoso movimento di produzione libraria ha sciolto le gambe anche a quei libri che in passato avevano fatto la vita più sedentaria che si possa immaginare, vita da monaci, anzi da carcerati, e come i carcerati, alcuni di essi, i più preziosi e più rari, erano tenuti a catena nella biblioteca; e chi visiti a Firenze la ricchissima Biblioteca mediceo-laurenziana, può ancora vedere i codici assicurati ai plutei con rugginose catene di ferro.

C'è stata la rivoluzione anche per i libri, anch'essi hanno avuto il loro ottantanove, e il sole della libertà è sorto anche per ogni classe di libri, popolo, borghesia e aristocrazia. Il fior fiore infatti dell'aristocrazia libraria ha cominciato a viaggiare non solo da città a città, ma da Stato a Stato, mercè gli scambi fra biblioteche; ciò che giova immensamente alla cultura, agevola gli studi, è di comodità grande per gli studiosi, ma *modus est in rebus*, e poichè i rischi del viaggio sono moltissimi, quando non c'è una ragione molto plausibile di traslocare un libro prezioso e raro, un esemplare unico, un cimelio, dev'esser proibito di esporlo a tanti pericoli. Piuttosto, è desiderabile che di tali tesori si facciano accurate riproduzioni fotografiche, e quelle si mandino per mari e per monti a divulgar scienza ed erudizione; ma gli originali restino a casa loro, e sian tenuti ben riguardati dall'acqua, dal fuoco e dai ladri, che sono i più operosi favoreggiatori del turismo dei libri. — Come molte altre merci, specialmente quelle di maggior necessità, anche il libro non aspetta sempre il compratore negli scaffali della bottega di libraio; e non sempre il libraio sta al banco. Ci sono i venditori ambulanti, i cosidetti *colporteurs*. Mercè loro il libro arriva dove non esistono e non possono esistere librerie, nei luoghi più remoti, in fondo alle valli, in cima alle montagne. Furono i Valdesi, che a scopo di propaganda religiosa percorsero primi le campagne portando a spalla bibbie e nuovi testamenti, e non sempre allo scoperto, ma spesso nascosti in fondo alle gerle, dissimulati fra oggetti che non de-

... Il libro è venduto alla massaia ...

stassero il sospetto delle censure religiose e politiche.

Ma che *colporteurs* animosi e instancabili erano quei patriotti che facevano il contrabbando dei libri proibiti fra il Canton Ticino e la Lombardia! « Sacro contrabbando », lo chiama un'iscrizione posta a Capolago davanti alla casa ove ebbe sede la Tipografia Elvetica, la valorosa officina ove si stamparono i libri destinati a tener vivo il sentimento patriottico degli italiani, l'odio per la dominazione straniera, le aspirazioni alla indipendenza e alla libertà.

Luigi Dottesio era l'organizzatore del « sacro contrabbando »; giovane d'origine popolana ma d'aspetto nobile e sentimentale, vero tipo del cospiratore romantico, e in pari tempo pieno di coraggio e d'energia, predestinato a pagar con la vita la sua devozione alla propaganda liberale, aveva egli formato la squadra dei contrabbandieri. I quali calando dalla Svizzera per il Bisbino e la valle d'Intelvi, introducevano apparentemente tabacco e altra merce consimile, mentre i loro bagagli erano imbottiti di volumi stampati a Capolago e a Losanna, ove il tipografo Bonamici (ex-cappuccino, ex-predicatore, ex-pastore protestante, allora marito e padre felice, e futuro rettore di collegio) dirigeva un'altra officina tipografica che si segnalò con la pubblicazione della celebre opera del Gioberti *Il gesuita moderno*.

... PATRIOTI CHE FACEVANO IL CONTRABBANDO DEI LIBRI PROIBITI.

Nell'incantevole villaggio di Cernobbio, una delle più amene località del lago di Como, un padiglione vicino alla magnifica Villa d'Este, serviva di deposito provvisorio a quel contrabbando.

Parecchie signore e signorine, fingendo di frequentare quel padiglione con fini mondani, erano, al contrario, entusiaste ed accorte complici dei contrabbandieri, mettendo a profitto le dimensioni alquanto abbondanti volute dalla moda del tempo per facilitare lo spaccio del grande deposito librario ammucchiato nelle cantine del padiglione.

Esse nascondevano sotto le vesti, nelle loro

crinoline, nelle pieghe dei mantelli e degli scialli i volumetti incendiari: piccole macchine infernali dissimulate sotto le trine. E chi sa quante belle cose avrebbero potuto raccontare quei piccoli volumetti ai buongustai di quel tempo, giacchè con la moda d'allora tante belle cose non potevano, come con la moda d'oggi, rivelarsi da sè ed essere anzi messe in valore.

Ma quante altre cose potrebbe raccontare un libro *navigato!* Come riuscirebbe interessante la biografia di un libro; ma ci vorrebbe la mente sottile e la penna d'oro di Xavier de Maistre!

Seguire il libro dal suo concepimento nella cellula cerebrale dello scrittore alla sua incarnazione nella officina tipografica, e poi immaginarlo nella gerla del *colporteur* ove fa amicizia con altri libri suoi confratelli, che si chiamano (è facile indovinare, trattandosi della merce libraria di un girovago) *Guerin Meschino*, i *Reali di Francia*, vecchi e pur ancora rubizzi e ad ogni modo onesti compagni di viaggio; ma come in una carrozza ferroviaria, sia pur di prima classe, si possono avere delle vicinanze meno grate, anche nella gerla del *colporteur* il libro dabbene, costumato, verecondo, oppure quello ipocritamente malizioso, sepolcro imbiancato in forma di libro, posson trovarsi a contatto col *Tempietto di Venere*, o con le Novelle del Batacchi; e allora chi può immaginare i battibecchi fra di loro, specie quando il cattivo stato stradale, o la stanchezza del portatore, fa sobbalzare la gerla e urtare fra loro le cose più disparate che vi son contenute.

Il libro è venduto alla massaia, allo scolaro, al curato del villaggio, o alla donnetta allegra che passa in automobile in compagnia d'una pelle d'orso sovrapposta a quella di un altro animale della specie *homo sapiens*.

Ma a questo proposito, e abbandonando a fantasie più ricche l'immaginar la trama della biografia di un libro, mi viene in mente ch[e] turismo e libri se la dicono poco. Si vuole in fatti che il turismo distragga dalla lettura, ch[e] si vendano assai meno libri dacchè si vendon[o] tante biciclette, tante automobili e tanti aer[o]plani. Questa è almeno l'opinione di un editor[e] francese esposta a un redattore della *Revue d[es] Revues* durante una intervista su quella ch[e] chiamano in Francia la *crise du livre*, una cri[si] che dura non so da quanto e che non ha im[-] pedito il moltiplicarsi di autori e editori, e l'a[r]ricchirsi di alcuni fra di loro; questa è, almen[o] l'opinione degli agenti delle tasse.

Ma se il turismo non giova ai libri, i libri gi[o]vano al turismo, o almeno certi libri, e non c['è] bisogno di aggiungere esser questi le guid[e]

... LE SIGNORE NASCONDEVANO NELLE «CRINOLINE» I VOLUMETTI ...

compagne fedeli e indivisibili del viaggiatore qualunque sia il modo con cui viaggi, per terra, per acqua o per mare, a piedi, a cavallo, sulla ferrovia, in bicicletta, in automobile, in aeroplano, anzi quanto più il mezzo di locomozione sarà nuovo, tanto più gli ci vorrà la guida.

Chi scrisse e pubblicò la prima guida? Non lo so, e credo che la ricerca non sia facile e tanto meno sollecita. Si conoscono guide molto antiche, che nelle aste librarie sono ricercate dagli amatori; ma quelle son guide per modo di dire, così poco somigliano a quelle d'oggi. Guide che già avevano alcuni caratteri delle attuali, cominciarono a far capolino nei primi anni del secolo decimottavo, ed è modello di quel genere l'opera *Memorabilia Europæ* del professore Rodolfo Roth, direttore del Ginnasio di Ulma, nella quale son descritte le «cose più memorande che un viaggiatore deve osservare nelle più insigni città, castella e borghi di Europa». Si capisce che era una vera e propria guida, ma come diversa da quelle del secolo ventesimo!, ed era, a modo suo, una vera e propria guida quel *Viaggio sul Reno da Magonza a Colonia, manuale per i viaggiatori* del professore J. A. Klein, di cui pubblicò nel 1836 una seconda edizione riveduta e corretta un libraio di Coblenza allora poco noto, ma il cui nome era destinato a una celebrità mondiale: Carlo Bædeker.

VILLA D'ESTE (ALTRE VOLTE IL GARUVO) SUL LAGO DI COMO

(*Stampa antica*)

Dall'avere, forse casualmente, ristampato il *Viaggio sul Reno* di quel prof. Klein, è probabile che avesse l'ispirazione il Bædeker di pubblicare la magnifica collezione di guide che tutti conosciamo ed amiamo, perchè a tutti qualcuno dei rossi tometti sui quali splende in oro il nome del libraio di Coblenza è stato compagno di viaggio fedele e sicuro, facendogli trovare e intendere meglio le bellezze naturali e i tesori artistici del paese percorso, ricordandone la storia, dando sobrie notizie sugli usi e costumi, e, cosa non priva d'importanza pel forestiere, indicando i luoghi dove si può dormire sicuri da cimici e da vicini molesti e mangiare un boccone in santa pace. E' merito del Bædeker lo stile concettoso, semplice, chiaro del testo, scevro dalle afose ampollosità retoriche delle antiche guide, il corredo di nitide carte geografiche e di piante topografiche tenute al corrente dei cambiamenti che si succedono così frequenti nelle città moderne, e quel segno della stella, così giudiziosamente e coscienziosamente riservato alle cose più degne di esser viste, alle locande e trattorie più meritevoli di esser frequentate, ove l'avventore è trattato bene e senza che l'oste lo prenda per il collo. Fu detto, ed è vero, esser più facile conseguire una croce di cavaliere che una stella del Bædeker.

Il Bædeker, che aveva imitato l'inglese Murray, ebbe imitatori in Italia, e meritano esser ricordate le *Guide Treves*, cominciate a pubblicarsi quando in Italia c'era assoluta deficienza, anzi miseria di cosiffatte edizioni; ma poi son venute le pubblicazioni bellissime del Touring Club, vero modello delle guide pratiche, che rispondono a tutti i bisogni, se non a tutte le curiosità, del frettoloso viaggiatore.

Lorenzo Sterne distingueva undici specie di viaggiatori: i disoccupati, i curiosi, i bugiardi, gli orgogliosi, i vani, gli ipocondriaci; i viaggiatori per necessità o per reità; lo sfortunato, l'innocente e il semplice viaggiatore, finalmente il viaggiatore sentimentale, cioè lui stesso, Lorenzo Sterne, *the poor Yorick;* ma oramai non vi è più che una sola specie: il viaggiatore frettoloso. L'inglese in viaggio, definito da un umorista francese *un boulet de canon*, ha fatto scuola.

Se dunque il turismo ha dato origine a una tanto ricca, interessante, utile fioritura di libri, non si può dire che esso sia stato nefasto al commercio librario; nè dovremo dolerci se si vendono meno romanzi e più descrizioni dell'*aiuola che ci fa tanto feroci*, con la speranza, o almeno col voto (domandare è lecito!) che le formiche che traversan l'aiuola, conoscendola e conoscendosi meglio, divengan fra loro meno feroci.

PIERO BARBÈRA.

È pronto il nuovo OPUSCOLO DI PROPAGANDA del T. C. I.

Contiene: Statuto — Opera e iniziative — Vantaggi dei soci — Premi di benemerenza ai soci propagandisti — Pubblicazioni e minuterie — Schede d'associazione.

Richiederlo alla Sede del Touring Club Italiano - Milano, con semplice biglietto recante le iniziali **O. S.**

SEME CHE FRUTTA

Gli Sports Invernali nella Valle dello Spluga.

La Società « Pro Chiavenna », che lo scorso anno ha contribuito largamente all'organizzazione della prima manifestazione invernale del Touring a Madesimo, in unione allo Ski Club « Valle Spluga », ha tenuto quest'anno una seconda riunione a Madesimo e Campodolcino, con un programma, comprendente ancora gare di ski, salto e slittini.

Mercè il patrocinio e l'ausilio dato nuovamente dal Touring, dal Club Alpino e dallo Ski Club di Milano, il risultato fu brillante.

La splendida conca di Madesimo, circondata da vette altissime che s'adergono come a baluardo, nascondeva il verde poetico delle sue lunghe praterie e de' suoi dolci declivi, sotto un candido strato di oltre due metri di neve. Quivi, durante la seconda settimana sportiva indetta dal 6 al 14 gennaio, sono convenute allegre comitive di giovani e di graziose signorine. La pineta di Motta, era avvolta in una solitudine profonda, quasi misteriosa. Lungo i sentieri che sotto la neve s'intrecciano ovunque, ogni estate, Giosuè Carducci amava confondere i suoi fantasmi poetici, col profumo degli abeti e dei fiori; e in un meriggio, mirando lo spegnersi della luce dietro le vette dorate, vi aveva trovato una delle sue nobili liriche:

Nitido il cielo come in adamante
D'un lume del di là trasfuso fosse,
Scintillan le nevate Alpi in sembiante
D'anime umane da l'amor percosse.
Sale da i casolari il fumo ondante
Bianco e turchino fra le piante mosse
Da lieve aura: il Madesimo cascante
Passa tra gli smeraldi. In vesti rosse
Traggono le alpigiane, Abbondio santo,
A la tua festa; ed è mite e giocondo
Di lor, del fiume e de gli abeti il canto.
Laggiù che ride de la valle in fondo?
Pace mio cuor: pace mio cuore. Oh tanto
Breve la vita ed è sì bello il mondo!

* * *

Il primo giorno della settimana sportiva, era riservato alle gare interne dello Ski Club di Milano.

Ma un programma più vasto e più interessante era fissato per la successiva giornata di domenica 7 gennaio: era in palio per la prima volta la gran « Coppa Carducci », per una gara d'*équipes*. L'attesa per questa corsa, che era il *clou* del programma, è stata vivissima, data la buona preparazione delle squadre dello Ski Club di Milano, degli Escursionisti Milanesi e del giovane Ski Club « Valle Spluga ». Il percorso era di 12 chm., i concorrenti quaranta.

La corsa riuscì animata ed interessante. L'arrivo era fissato ai piedi degli Andossi, dove i corridori giunsero tutti con splendida volata. La squadra vincitrice, fu quella degli « Escursionisti Milanesi », mentre seconda e terza, vennero classificate a pari merito quella dello Ski Club di Milano e Ski Club « Valle Spluga ». Nel pomeriggio ebbe luogo la gara di velocità e di salto, riescite anch'esse molto bene.

Ogni giorno, fin dalle prime ore del mattino, sulle balze degli Andossi o dal bosco di Motta, allegre comitive di skiatori si divertivano scendendo con belle volate o allenandosi nei salti, ed anche le ardite signorine, solcavano le nevi.

La riunione di chiusura, venne trasportata nel campo sportivo di Campodolcino. Anche qui la neve, che raggiungeva l'altezza di oltre un metro, era ottima, e non mancò il ricevimento da parte di quella popolazione, che contribuì largamente al buon risultato della festa. La prima gara disputatasi, fu quella delle Guardie di Finanza, su un percorso di circa 10 chm. Poi seguì una gara « Incoraggiamento », una di salto, ed una di slittini. In tutte, i concorrenti furono numerosi e, soprattutto, quei buoni montanari, hanno dimostrato di aver molto progredito, e di aver compreso l'alto significato morale e materiale della propaganda.

Così la seconda manifestazione turistica nella Valle dello Spluga, è riuscita anche quest'anno molto bene, sia dal lato sportivo che per concorso di pubblico. Questo, il primo frutto della buona iniziativa promossa dal T. C. I., a favore delle stazioni invernali in Italia.

Per il prossimo inverno si preparano a Madesimo e nella Valle dello Spluga nuovi divertimenti e pare che finalmente gli alberghi di Madesimo vogliano decidersi alla più elementare delle preparazioni: quella di un semplice termosifone.

Ben venga il crescere di queste organizzazioni! Troppo esse tardarono in Italia e troppo timidamente si vanno svolgendo. Il seme fecondato dal Touring a Madesimo mostra di fruttare, e questo è l'orgoglio nostro di promotori, così come siamo orgogliosi di avere quest'anno estesa l'azione nostra felicemente a un altro centro, la Valle Camonica. Ma occorre che gli albergatori e i comitati locali comprendano che non si tratta più di limitarsi a promuovere semplici feste sportive di un giorno o di una settimana, si tratta di fornire ad un largo concorso di italiani *ora tutto diretto in Svizzera*, stazioni gradevoli per tutto l'inverno, *col comfort il complesso contorno di comodi e di divertimenti e i prezzi che oggi trovano in Svizzera e non ancora in Italia.*

PONTE DI LEGNO

Seconda Settimana di Turismo Invernale del Touring Club Italiano

8-15 Febbraio 1912

Non è eccessivo nè superbo l'asserire che alla Settimana Invernale di Pontedilegno arrise il successo più felice e completo.

Per quanto essa abbia cominciato in condizioni meteorologiche non favorevoli, fu rallegrata durante il suo svolgimento da giornate meravigliose, che lasciarono ai convenuti largo campo di poter ammirare il paesaggio, ricco e vario, che fu giudicato tale da giustificare pienamente la bontà della scelta fattane, per lanciarvi la prima stazione invernale italiana. E dal pieno successo delle manifestazioni che si sono svolte a Pontedilegno, si può dedurre con viva fiducia la speranza che il seme lanciato dal Touring abbia a fruttificare largamente nell'avvenire, assicurando a questa bella località una fortuna continuativa come soggiorno di svaghi invernali.

La nuovissima stazione fu solennemente consacrata dal lato turistico e dal lato sportivo.

Da una parte la Carovana indetta dal Touring, raccolse difatti un numero insperato di inscrizioni di persone cospicue convenute dalle varie parti d'Italia. L'organizzazione non facile della Carovana, ebbe a riuscire in modo molto soddisfacente e gli intervenuti poterono godere di un eccellente trattamento, oltre che dell'occasione di approfittare delle speciali attrattive dei luoghi, adatti in modo particolare alle manifestazioni turistiche invernali.

Varie e gravi furono le difficoltà che gli organizzatori ebbero a superare, specialmente per quanto riguardava i servizî logistici in generale ed i trasporti automobilistici in particolare, che dovettero svolgersi in condizioni tutt'altro che favorevoli, quanto al percorso ed alle accresciute esigenze della potenzialità del servizio.

La consacrazione sportiva di Pontedilegno fu invece un merito speciale del Comitato Bresciano, formato dalla Sezione locale del Club Alpino e dai suoi delegati nob. dott. Martinoni, conte Oldofredi, on. Tovini, dep. al Parlamento.

Dell'importanza della riunione di Pontedilegno e di alcune insigni benemerenze per la propaganda della vita sportiva in montagna riparleremo nel prossimo numero della *Rivista*.

La Marcia Nazionale del Touring per squadre di Skiatori per la conquista della *Coppa Martinoni* raccolse in competizione ben undici squadre, numero mai raggiunto in consimili prove.

La quantità e la qualità dei concorrenti alle varie gare era ben giustificato, oltre che dall'amore per questo *sport*, che va sempre più diffondendosi, dalla ricchezza e dal numero eccezionale dei premî destinati alle manifestazioni, che furono seguite con generale compiacenza ed accompagnate dalla concorde affermazione che nessuna competizione internazionale di *sports* invernali, poteva gareggiare con quella di Pontedilegno, sotto tale aspetto. Sempre dal punto di vista sportivo, la Settimana di Pontedilegno è specialmente notevole, perchè in Italia poterono così svolgersi i primi campionati internazionali e nazionali di *bobsleigh*, che riunirono sette *équipes* concorrenti, fornendo così uno spettacolo veramente emozionante, che lascerà, in tutti quanti poterono assistervi, un ricordo incancellabile e pieno di deliziose impressioni.

Il successo della Settimana di Pontedilegno, se è dovuto alla scelta felice della località ed all'amorosa organizzazione, deve molto però anche all'appoggio largo ed incondizionato che in modo speciale il Ministero della Guerra volle concedere: e così l'Ispettorato delle Truppe di Montagna, il Colonnello Farifoglio Comandante del V Reggimento Alpini, come pure il Comando Generale delle Guardie di Finanza furono larghi di ausilio e di collaborazione validissima nella preparazione e nello svolgimento delle gare.

I nostri alpini furono quelli infatti, che prepararono in modo mirabile il campo degli *sports* e che parteciparono prevalentemente e brillantemente alle gare tutte, oltre a quelle che fu-

rono in modo speciale indette fra gli appartenenti all'Esercito. In queste ultime le pattuglie vincitrici poterono fornire la prova migliore del valore e della resistenza delle nostre truppe che, nel disputare con una lotta accanita la Targa militare che correvasi per il quarto anno e la Coppa Tonale data dal Conte Oldofredi, ebbero a fornire la manifestazione più sicura della larga applicazione utilitaria che è riservata allo *sport* dello *ski*.

A comprovare quanto esso sia destinato a diffondersi, anche nell'ambito del turismo, basta la constatazione che sul vasto campo degli *sports*, gli skiatori turisti si contavano a centinaia. Si può dunque affermare con pieno sentimento di soddisfazione, che la feconda propaganda svolta dal Touring per mezzo della sua Commissione di Turismo Invernale, presieduta dal ten. col. Mario Raffa del V Alpini, colla finalità di diffondere attraverso le nostre regioni montuose il turismo invernale, tendente a popolare coi medesimi intendimenti nella fredda stagione, quelle stesse località, che nell'estate accolgono quanti cercano di ritemprare le loro energie fisiche ed intellettuali nelle pure arie montane, ha ormai posto in Italia sì profonde radici, da promettere molto largamente per la sempre maggiore diffusione delle manifestazioni turistiche d'inverno, sia collettive, che individuali.

Questa seconda Settimana Invernale del Touring, è in tal modo riuscita a far apprezzare un'altra delle località italiane, a questi scopi specialmente adatte, che sarà destinata nell'avvenire ad accogliere normalmente quanti saranno per diventare gli appassionati del soggiorno invernale in montagna; sempre che Pontedilegno sappia continuare nel futuro ad offrire tutte quelle attrattive d'indole non naturale, come il *comfort* e la convenienza, che ha potuto dare nella presente occasione.

La massima cordialità nell'accoglienza dei turisti da parte delle popolazioni locali, la squisita cortesia con cui il Consolato del Touring e il Municipio di Edolo, ebbero ad esercitare l'ospitalità verso i convenuti, l'intervento alle manifestazioni delle più alte autorità militari e civili, servirono a rendere ancor più gradito ed interessante lo svolgimento di tutta la manifestazione ed il soggiorno in Valle Camonica; sicchè i partecipanti alla Carovana ebbero ad esprimere la loro viva soddisfazione e la riconoscenza per quanti — componenti la Commissione di Turismo Invernale, o Delegati del Comitato di Brescia, o Ufficiali dell'Esercito, o membri dei Comitati Locali ebbero a dare il loro valido contributo e la loro opera infaticabile, per la riuscita della nuova affermazione fatta dal Touring, nello svolgimento del suo programma, verso l'ottenimento di una più larga e diffusa partecipazione a sempre nuove forme di turismo.

Risultati ufficiali delle Gare.

Gara di ski tra ufficiali dell'esercito in attività di servizio presenti a Ponte di Legno.

Premi: 1° premio orologio d'oro offerto dal comm. Mazzotti Biancinelli — 2° Medaglia d'oro grande del T. C. I. — 3° Medaglia d'oro media del T. C. I. — 4° Medaglia d'oro piccola del T. C. I.

Si sono classificati: 1° Ten. Nasalli Rocca in 22'4" — 2° Ten. Zamboni — 3° Ten. Micheletti — 4° Sottotenente Pucciani.

Coppa Tonale. — Grande Marcia per le rappresentanze skiatori della Seconda Brigata (3°, 4° e 5° Reggimento Alpini) e del gruppo «Bergamo» del 2° Artiglieria da montagna.

Premi: Alla prima pattuglia Coppa Tonale, offerta dal conte Orazio Oldofredi e medaglia d'oro — alla seconda, terza e quarta pattuglia medaglia d'oro.

Per la Coppa Tonale. — 1° La pattuglia 5° Alpini formata dal tenente Nasalli Rocca e dai soldati Schillironi, Leoncelli e Monella, in 2 ore 16' e 46" — 2° La pattuglia 4° Alpini, formata dal tenente Zamboni e dai soldati Ughetti, Gontier e Tabarini, in 2 ore 26' e 40" — 3° La pattuglia 3° Alpini comandata dal Ten. Solinas. — 4° La pattuglia del 2° Artiglieria da montagna comandata dal Tenente Micheletti.

Grande Marcia Nazionale del Touring per squadre di skiatori delle Società Sportive Italiane per la Coppa Martinoni.

Premi: Alla prima squadra Coppa Martinoni, offerta dal nob. dott. Camillo Martinoni e medaglia d'oro — Alla seconda, terza, quarta e quinta squadra medaglia d'oro.

1° Ski Club di Pontedilegno, in ore 2,10'28", vincendo la Coppa Martinoni — 2° Ski Club Valdostano in 2,10'49" — 3° Prima squadra dello Ski Club di Milano, in 2,36'21" — 4° Prima squadra Escursionisti Milanesi, in 2,37'35" — 5° Seconda squadra Escursionisti Milanesi, in 2,43'3" — 6° Ski Club di Genova, in 2,44'55" — 7° Terza squadra Escursionisti Milanesi, in 2,48'10" — 8° Ski Club di Bergamo, in 2,56'22" — 9° Seconda squadra Ski Club di Milano, in 2,56'29".

Targa Militare e Targa del Municipio di Brescia. — Per le rappresentanze skiatori del 5° Reggimento Alpini, 4° anno.

La targa di bronzo offerta dagli Ufficiali Alpini in congedo spetterà per il 1912 alla Compagnia alla quale appartiene il primo arrivato.

Premi: Al 1° arrivato medaglia d'oro grande e targa del Municipio di Brescia. — A tutti gli altri arrivati medaglia di bronzo (ricordo).

Targa Militare e Targa del Municipio di Brescia per le rappresentanze skiatori del 5° Alpini.

Riescono: 1° Mora Giovanni della 51ª Compagnia in ore 1, 24', 16". — Seguono: 2° Moselli, 3° Contini, 4° Scarsi, 5° Pozzi, 6° Compagnoni, 7° Melpomine, 8° D'Annibale, 9° Armanasco, 10° Ricci.

Esperimento di Esame per la classificazione degli allievi skiatori del 5° Alpini.

Sono arrivati primi: i soldati Armanasco, Compagnoni, Leoncelli, Monella, Morelli e Mora.

Gara delle RR. Guardie di Finanza.

Premi: Al 1° arrivato L. 50 — al 2° arrivato L. 25 — al 3° arrivato L. 15 — al 4° arrivato L. 10.

Si sono classificati: 1° Gobbo, in ore 1,37'24" — 2° Aganeti, in 1,39'3" — 3° Bastoni, in 1,41'41" — 4° Bacciolini, in 1,42'52". — Seguono Zoppoli, De Murtas, Zanaschi, Badolati, Zappata.

Corsa Nazionale di fondo per skiatori individuali.

Premi: 1° premio canocchiale prismatico Fookländer offerto dal comm. Giovanni Silvestri.

1° Sandrini, in 1,24'25" — 2° Battista Donati, in 1,24'47".

Corsa Nazionale di velocità in discesa con ski.

Premi: 1° premio Coppa offerta dal giornale *Il Secolo*.

Giungono: 1° Beltracchi, in 2 minuti — 2° Leoncelli, in 2,10". — Seguono Tavecchi, Mottinelli, Zambotti, Monella.

Gara skiistica fra le Guide alpine e Portatori della Valcamonica (patentati dal C. A. I.) e aspiranti.

Premi: al 1° arrivato medaglia d'oro del C. A. I. e L. 50 — Al 2° arrivato L. 20 — Al 3° arrivato L. 15 — Al 4° arrivato L. 10 — Al 5° arrivato L. 5.

1° Donati Battista, in ore 1.34'18" — 2° Donati Angelo in ore 1.34'45" — seguirono: Donati Martino, Bulferretti, Lazzarini ed altri.

Gran Concorso internazionale di salto con ski.

Premi: 1° premio Coppa Valcamonica — 2° premio Targa del conte Panciera di Zoppola.

Classificati: 1° Parodi — 2° Ten. Nasalli Rocca.

Gran concorso nazionale di salto con ski.

Premi: 1° premio Orologio d'oro della Società

(segue testo a pag. 130).

LA SETTIMANA D'INVERNO A PONTEDILEGNO.

(*Fot. Mariani e Bossatini*)

1. Prima squadra della Società Escursionisti Milanesi partecipante alla Coppa Martinoni. — 2. La partenza per la Corsa Ufficiali. — 3. Il Ten. Allocco, il Ten. Micheletti ed il Ten. Pozzo. — 4. Un gruppo di turisti. — 5. Il Dott. Moldenhauer dà la partenza al Ten. Pozzo inscritto alla Corsa Ufficiali. — 6. La squadra dello Ski Club Valdostano. — 7. Il Ten. Nasalli Rocca ed i tre soldati della pattuglia del 5° Alpini vincitori della Coppa Tonale. — 8. La pattuglia del 5° Alpini taglia il traguardo nella Coppa Tonale. — 9. La squadra dello Ski Club di Pontedilegno taglia il traguardo nella Coppa Martinoni.

Elettrica Bresciana — 2° premio Orologio d'oro del Municipio di Ponte di Legno.
Classificati: 1° Parodi — 2° Ten. Nasalli Rocca.

Corsa delle Dame con ski.
Premi: 1° premio Coppa fratelli Gregorini — 2° Coppa Folonari.
Nella *Corsa delle Dame* si classificarono: 1° la signorina Mancio — 2° la signorina Bertarelli.

Campionato Internazionale di bobsleigh per la Coppa Adamello.
Premi: Al 1° Coppa Adamello offerta dalla Società G. E. Adamello.
Si classificano: 1° Crespi, guidatore, in 3'25" 4/5, vincitore così della Coppa Adamello, la cui *équipe* era formata dei signori Casati, Manati e Manzoli — 2° Bocchi, in 3'33" — 3° Sessa, in 3'43" 4/5 — 4° Valerio, in 3'49" 1/5 — 5° Zoppola, in 3'49" 4/5 — 6° Roncoroni, in 4'28".

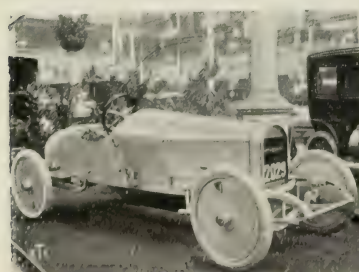
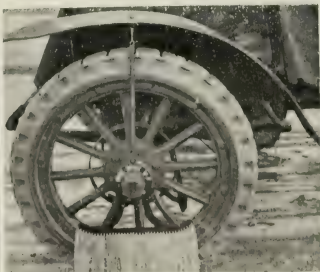
Campionato Nazionale di bobsleigh per la Coppa Bobsleigh.
Premi: Al 1° Coppa offerta dal *Corriere della Sera.*
1° Bocchi, guidatore, in minuti 3'0" 1/5, vincendo la coppa del *Corriere della Sera.* La *équipe* del Bocchi era composta dei signori Stucchi, Castiglioni e Carli — 2° Crespi, in 3'6" — 3° Zoppola, in 3'10" 1/5 — 4° Sessa, in 3'18" — 5° Valerio, in 3'27" 3/5 — 6° Roncoroni, in 3'28" 2/5.

Gara individuale di figura e stile nel pattinaggio.
Premi: Al 1° classificato Coppa offerta dal signor Augusto Johnson — Al 2° classificato medaglia d'oro grande — Al 3° classificato medaglia d'oro piccola.
1° Sig.na Dina Mancio — 2° Sig.na Bertini — 3° Sig.na Ernestina Bertarelli — 4° Sig.na Portaluppi.

Gran Premio Reale. — Medaglia d'oro offerta dalle LL. MM. il Re e la Regina per una gara individuale fra i componenti le prime e seconde squadre vincitrici della Coppa Martinoni e della Coppa Tonale.
Si classificarono 1° Beltracchi, 2° Leoncelli, 3° Donati.

Corse dei Bimbi per luges - Premi offerti dal signor Arturo Mercanti.
Premi: Al 1° classificato medaglia d'oro — Al 2° medaglia d'argento grande — Al 3° medaglia d'argento piccola.
Si classificarono: 1° Giuseppe Mazza — 2° Conte di Collalto.
Nella *Corsa Giovinetti skiatori* si classificarono: 1° Corsini — 2° Sandrini — 3° Lazzarini.

NELLE NUOVE PROVINCIE ITALIANE. — I lavori per la ferrovia Tripoli - Ain-Zara.

A DIFESA DEI PEDONI. — Il «Concorso di parafango» organizzato dall'Automobile Club de Seine-et-Oise: Alcuni dei 30 tipi di parafango che vi hanno preso parte il 4 Febbraio.

Salon di Bruxelles: Vettura da corsa Imperia da 12 HP.

Parafango sistema Varet-Pinaley.

Rallye - Autom. Monaco: La vettura Berliet che vinse il Rallye.

CROCE ROSSA

Levêque: *Hymne à la femme.*

Sugli ospedali, sulle ambulanze, sulle baracche della Croce Rossa sventolano, agitate dal vento e splendenti pel sole, la bandiera d'Italia e l'emblema della Convenzione di Ginevra, avente la sua ragione d'essere nella promulgazione di un principio altamente umanitario e altamente propugnato da un italiano: quello della neutralità dei feriti in guerra.

In quelle due bandiere è sintetizzata tutta l'opera nostra.

Una è l'emblema di nostra gente e raccoglie dentro le pieghe dell'amato tricolore, le ansie, i dolori del passato, i martirii nelle segrete e sui patiboli, delle generazioni che ci hanno preceduti, gli entusiasmi sui campi di battaglia, le gioie della vittoria, i dolori inenarrabili delle sconfitte, le aspirazioni del divenire di questa nostra madre Italia, che vorremmo amata, grande e temuta.

Quella bandiera è la Patria.

L'altra simboleggia in sè il principio della fratellanza umana, di pietà pei caduti, di amore per il prossimo.

Quella bandiera è la Carità.

Patria e Carità sono la nostra fede, il nostro programma.

(In occasione della premiazione delle infermiere della Croce Rossa in Milano).

Il prof. Ferdinando Palasciano nella seduta tenutasi a Napoli in quella Accademia Pontoniana il 28 aprile 1861, reclamava che, per patto internazionale, fosse garantita la inviolabilità dei medici militari, degli infermieri e delle ambulanze in guerra.

Fu questa la prima voce che sostenne solennemente l'adozione di un simile principio giuridico. Ma innanzi a Palasciano due pietose persone, Miss Florence Nigthingale ed Enrico Dunant avevano fatto scopo della loro esistenza l'assistenza dei feriti in guerra ed avevano propugnato il dovere sacrosanto di non incrudelire sui caduti.

Miss Florence Nigthingale, nata a Firenze nel maggio 1820, l'eroina dell'assistenza ai feriti sui campi di battaglia della Crimea, moriva a Londra il 13 agosto 1910.

Enrico Dunant l'autore del *Souvenir de Solferino,* il modesto libro che scosse l'anima umana e l'umana pietà a favore delle vittime della guerra, fu il precursore della vasta Associazione che ormai estende la sua rete in pressochè tutte le parti del globo, sotto il nome di Croce Rossa, Associazione che forma uno dei più bei trionfi della odierna civiltà.

* * *

Nel 1863, allo scopo apppunto di dar forma di patto internazionale all'obbligo di migliorare le condizioni dei feriti negli eserciti in

campagna, si tenne a Ginevra una conferenza internazionale.

Questa conferenza, alla quale aderirono gran parte dei popoli civili, non solo proclamò il principio della neutralità dei feriti in guerra, ma si studiò di trovare i modi e i mezzi coi quali far fronte alle eventuali deficenze del servizio sanitario militare del proprio paese, ed anche d'aiutare i servizî sanitari militari delle altre nazioni. A questo fine si determinò di costituire in ogni Nazione un Comitato, il quale fosse in rapporto col governo del proprio paese, che si occupasse di raccogliere e coordinare in tempo di pace, tutto quanto riguardava, ed era necessario al servizio sanitario in guerra, non esclusa naturalmente la istruzione agli infermieri: così vennero accettati i tre principî fondamentali:

I. Preparazione in tempo di pace dei materiali di soccorso;

II. Formazione di un Comitato solo per ogni Nazione;

III. Solidarietà fra i Comitati dei diversi paesi.

LAZZARETTO DI CASTELLAMARE DI STABIA.

Nel 1864 poi e precisamente il 22 agosto fu stabilita una convenzione detta di Ginevra (in omaggio alla città nella quale fu tenuta) nella quale è stabilito che i militari e le altre persone ufficialmente addette agli eserciti, che saranno feriti o malati, dovranno essere rispettati e curati senza distinzione di nazionalità, dal belligerante che li avrà in suo potere, pur essendo considerati come prigionieri di guerra e che le unità sanitarie mobili e fisse del servizio di sanità saranno rispettate e protette dai belligeranti.

PADIGLIONI OSPITALIERI DELLA CROCE ROSSA.

La convenzione stabilisce inoltre che il personale esclusivamente addetto alla ricerca, al trasporto e alla cura dei feriti e malati, come pure alla amministrazione delle unità e degli stabilimenti sanitarî, i cappellani addetti agli eserciti, siano rispettati e protetti in ogni circostanza: se cadono nelle mani del nemico, essi non siano trattati come prigionieri di guerra Il personale di soccorso, caduto in mano de nemico, eserciterà sotto di esso ugualmente l sue mansioni e se ritenuto inutile rimandato a proprio esercit od al propri paese, avendo nel tempo ch sarà in poter del nemico, d questo le stess competenze e l stesso soldo ch spettano al per sonale di par grado nel su esercito.

Per distin guere il perso nale sanitario s adottò il segn araldico dell Croce Rossa i campo bianco questo emblem figura sulle ban diere, i braccia e tutto il mate riale attinente a servizio sanita rio. La bandier della Croce Ros sa sventolerà i tutti i posti d soccorso, le ten de, le unità sa nitarie e dovr avere vicina l bandiera dell nazione a cu appartiene; questa verrà tolta e resterà soltant quella della Croce Rossa, quando il posto sani tario sia caduto in mano al nemico.

Con questi principii sorse l'Associazione dell Croce Rossa.

* * *

Sarebbe assai inte ressante dire qualcos di quanto fu fatto dall Croce Rossa di alcun paesi per altri stat belligeranti. La guerr russo-giapponese mic dialissima, mise ad un bella prova la solida rietà di questa asso ciazione internaziona le e si può dire ch tutte le nazioni civi concorsero a lenire g immensi dolori di que la guerra. Si manda rono denari, vestiti liquori, sigari, osped li, navi ospedali, libr medicazioni e non furono superflui nel gra disastro tutte queste cose sebbene e da part dei Russi e specialmente da parte dei Giap ponesi si fosse provveduto con larghezza d mezzi e di concetti.

Per la Russia, data la grande distanza d teatro della guerra, la Croce Rossa ebbe a su perare gravi difficoltà; tuttavia solo dopo quin dici giorni dall'apertura delle ostilità, erano i Manciuria i primi soccorsi. Quì il trasporto de feriti costituì una delle principali difficoltà e

Scuola delle infermiere.

ǝltre alle barelle si dovettero usare le carrette inlandesi e le carrette cinesi. Notevole fu il unzionamento dei treni ospedali che trasportavano i feriti dal teatro della guerra in Russia. La cosa fu assai difficile per l'unico binario esistente ingombro di tanto materiale necessario per un esercito di 300 000 combattenti. A tutte le stazioni i feriti erano medicati e provvisti largamente di vestiti di lana: per la lavatura degli indumenti, della biancheria, si erano organizzate delle lavanderie lungo il cammino, lavanderie provviste del meccanismo più moderno.

La Croce Rossa impiantò bagni, fabbriche di ghiaccio, filtri per la distillazione dell'acqua. Fornì sieri per combattere le malattie epidemiche, istituì stazioni bacteriologiche.

La Croce Rossa Russa inviò 166 formazioni sanitarie con un totale di 22 400 letti, impiegò 5 108 persone; l'approvigionamento di tutto questo materiale richiese il carico di 1 300 carri merci e tutto il carico pesava 20 milioni di chilogrammi.

La medicazione d'un ferito.

Nel Giappone la Croce Rossa ha preso grandissimo sviluppo.

I soci si avvicinano al milione e pagano da due a tre *yen* all'anno (lo *yen* vale L. 2,50). Si vede così quale ingente reddito abbia colà codesta istituzione, senza contare il

patrimonio di 20 000 000 di lire e il valore grandissimo degli stabili che possiede.

Nella guerra colla Russia la Croce Rossa Giapponese diede esempî di mirabile organizzazione.

Oltre al grande ospedale di Tokio, altri ne organizzò in provincia ed uno nell'isola Shikoka destinato ai prigionieri russi.

Il trasporto dei feriti a bordo delle navi ospedale.

Costruì nei vasti terreni circondanti l'ospedale di Tokio, numerose baracche capaci di ricevere parecchie migliaia di feriti.

Armò due navi ospedale e fornì 30 distaccamenti del suo personale alle 18 navi ospedale dell'autorità militare.

Altri 118 distaccamenti di personale della Croce Rossa operarono in Corea ed in Manciuria.

I distaccamenti mandati in Manciuria ed in Corea erano composti di soli uomini, quelli a bordo delle navi di personale misto, quello negli ospedali di riserva soltanto di donne.

Trasporto di un ferito sulla « Menfi ».

Va notato che gli infermieri della Croce Rossa Giapponese hanno una istruzione di dieci mesi e le infermiere una istruzione di due o anche tre anni.

Da noi si ottiene facilmente che le donne seguono questi corsi ma noi lottiamo sempre contro le difficoltà d'avere un personale d'uomini bene istruito.

Tutto il personale della Croce Rossa è pagato e più di quello della Sanità militare.

Malgrado il faticante servizio nessun particolare fu dimenticato ed è da ricordarsi la particolare cura avuta dai giapponesi nel raccogliere gli oggetti, i denari, le memorie ch'erano sui corpi dei soldati, degli ufficiali russi e nel numerarli accuratamente. L'ambasciata francese si curò di ritirare poi dal Giappone questi ricordi e di spedirli in Russia ove furono assai apprezzati.

Quando Port Arthur nel dicembre 1904 stava per capitolare, la Croce Rossa Giapponese inviò 3000 vestiti ovattati e camicie di lana perchè fossero offerti ai soldati russi feriti.

Le dame si adoperarono in ogni modo confezionando medicazioni e assistendo gli ammalati negli ospedali. Nè il freddo nè il caldo valsero a distogliere le pietose signore, fra le quali erano parecchie principesse, dal loro pietoso compito.

***

In Italia la Croce Rossa fece le prime prove nella Colonia Eritrea nel 1895 ove mandò un ospedale, someggiabile in sacchi, da 50 letti e supplì poi all'Asmara il Corpo di Sanità Militare.

Presenziò alla battaglia di Debra Ailat, poi successivamente mandò ambulanze di montagna ed un altro ospedale da 50 letti. Non solo l'Associazione inviò unità sanitarie e soccorse i feriti sul posto, ma assicurò in patria un largo rifornimento di materiale, inviò apparecchi meccanici pei mutilati italiani ed indigeni, e impianti a Napoli, a Pozzuoli, a Messina luoghi di cura, portò soccorso di cibi e vestiario ai prigionieri, stabilì sussidî agli ascari e ai militari resi inabili al lavoro, ed alle famiglie dei soldati morti.

Da questa prima entrata in campagna la Croce Rossa ha fatto molto cammino, ha raccolto denari, uomini, ed al giorno d'oggi essa può disporre laggiù in Tripolitania di sussidî sanitarî pari all'impresa.

La duchessa d'Aosta colle dame della « Croce Rossa » sulla nave ospedale.

La Croce Rossa Italiana possiede: 8 ospedali di guerra da 100 letti; 41 ospedali di guerra da 50 letti; 54 ambulanze da montagna; 14 treni ospedali da 200 letti; 1 treno ospedale da 100 letti; 44 posti di soccorso ferroviarî; 1 ambulanza fluviale; 2 attrezzamenti per navi ospedale.

La Croce Rossa è servita da un abbondante personale medico e contabile: sono più di 160

L'AMBULANZA FLUVIALE « ALFONSO LITTA » NELLA DARSENA DI MILANO.

gli iscritti fra medici, farmacisti, commissarî, contabili e capellani.

Invece è relativamente scarso il personale inferiore — 2000 uomini circa.

Abbastanza numeroso invece è lo stuolo delle dame infermiere che hanno dato nelle scuole e in pratica sì bella prova.

***

L' Associazione della Croce Rossa, sorta prima coll'intento soltanto di portare aiuto ai feriti in guerra, accettò più tardi di utilizzare il suo abbondante materiale, l'abbondante schiera dei suoi medici e i non indifferenti suoi mezzi a lenire le sciagure che ogni giorno s'affacciano nello svolgersi della vita. Così la Croce Rossa creata per le battaglie degli eserciti accettò anche di stendere le sue pietose ali su ogni triste evento.

La Croce Rossa Italiana ebbe purtroppo occasione negli anni che appena sono passati di essere messa a dura prova. Innondazioni, disastri ferroviarî, eruzioni, terremoto la tormentarono in ogni modo, ed in ogni angolo della sua terra si può ben dire che battè l'ali al vento la bandiera della Croce Rossa compiendo un lavoro che sarebbe assai difficile, in un breve articolo, rievocare.

Ma perchè qualche cosa si sappia e la conoscenza del bene seminato nella nostra Patria possa eccitare quelli che non lo fanno, ad amare questa pietosa Società accennerò a quei lavori.

CARRI DA TRASPORTO AMMALATI.

La Croce Rossa Italiana impiantò posti di soccorso per le prime cure ai feriti nei porti di Genova, Napoli, Venezia, Palermo, Messina, Livorno.

Nel nubifragio che infranse tante speranze nella provincia di Salerno e nell'isola d'Ischia (1910) mandò sussidî di baracche, medicazioni, uomini e vivande.

Nelle miniere di zolfo della Sicilia organizzò un completo servizio sanitario in sussidio a quella povera gente: impiantò guardie mediche permanenti, distribuì cento cassette di soccorso nelle piccole miniere e istituì posto di soccorso nei paesi più vicini.

A Caltanissetta dotò un ambulatorio di tutto il necessario perchè vengano giornalmente medicati tutti gli operai infortuniati nel lavoro minerario di quella provincia. Il personale direttivo della Croce Rossa che al servizio nelle miniere ha fatto sacrificio di ogni aspirazione professionale e che sopporta disagi e privazioni ha per compenso soltanto il pensiero di portare prezioso contributo in un'opera altamente benefica e sociale.

Fino dal 1899 nell'Agro Romano e dal 1906 nella Palude pontina la Croce Rossa prestò servizio allo scopo di migliorare le condizioni dei lavoratori della terra nelle regioni malariche. I risultati ottenuti dai medici che con abnega-

zione infaticabile percorrono tutti i paesi a piedi, in carrozzelle preistoriche, a cavallo somministrando chinino e ricostituenti, dando consigli e facendo propaganda, i risultati ottenuti sono molto incoraggianti per proseguire nella lotta intrapresa. Le forme malariche gravi sono scomparse e le persone che si assoggettano alla profilassi esattamente, come è prescritto, eccezionalmente, se non mai, prendono la febbre malarica.

Anche in Sicilia la Croce Rossa portò la lotta contro la malaria e la lotta fu efficacissima: qui anzi a S. Giuliano venne fondato un vero sanatorio per le forme croniche della malaria. Monte S. Giuliano è uno dei punti più elevati e ridenti della Sicilia; è situato a 751 metri sul livello del mare, ha temperatura media estiva di 17-20 gradi, è circondato da pinete che mandano un'aria balsamica.

La Croce Rossa tentò di utilizzare le vie acquee pel trasporto dei feriti. La munificenza della Duchessa Eugenia Litta fornì i mezzi per arredare un completo convoglio galleggiante ch'ebbe nome dal compianto figlio della Duchessa, Alfonso Litta.

AMBULANZA DA MONTAGNA.

L'ambulanza consta di dieci barconi arredati in parte ad infermeria, uno come alloggio del personale direttivo, farmacia, contabilità, uno come cucina, magazzeno viveri e sala per la mensa.

Questa ambulanza non corrispose interamente allo scopo, innanzi tutto per la cattiva sistemazione delle nostre vie acquee, poi per la lentezza del movimento e per la copertura in legno dei barconi. Sostituendo coperture più adatte, limitando il numero dei barconi nel convoglio e sopratutto quando le vie acquee della valle del Po saranno, come dovrebbero essere, migliorate, certamente da questo mezzo di trasporto la Croce Rossa potrà ritrarre maggior profitto.

Nel terribile sconvolgimento tellurico del dicembre 1908 che annientò la città di Messina e Reggio e danneggiò tanti paesi della estrema Italia la Croce Rossa spiegò un'azione che può ben paragonarsi a quella che si dovrebbe sostenere in una guerra di mesi e mesi.

Alla Croce Rossa venne affidato per quella luttuosa circostanza un capitale di circa sei milioni: a questa somma contribuirono Sovrani, Governi, Autorità, Enti pubblici, privati cittadini italiani e stranieri, tutto il mondo si può dire sentì il caldo appello alla carità nell'immane e mai visto disastro.

La Croce Rossa con un lavoro che solo può desumersi dalle erogazioni fatte, spese quella cospicua somma, coll'azione spiegata nei luoghi del disastro e con le cure ed i soccorsi apprestati ai profughi sia con contributo dato ad altri enti, costituiti appositamente nella dolorosissima contingenza per la tutela degli orfani e per l'assistenza continuativa ai vecchi ed agli inabilitati, nonchè a preesistenti pie istituzioni che si assunsero la cura degli infermi, il ricovero, il mantenimento, l'educazione, il collocamento e la tutela di superstiti dal terremoto.

Furono in quell'occasione mobilizzati dalla Croce Rossa 1033 individui: 252 ufficiali di vario grado di cui 178 medici e 781 militi; si spesero per questo personale L. 280 000.

Per cibarie e generi di *comfort* consumati sotto la bandiera della Croce Rossa Italiana si pagarono L. 110 000. Per medicinali, medicazioni, disinfettanti L. 96 000.

L. 357 000 rappresentano la somma che occorse per dotare Autorità, Enti locali di materiale sanitario-medico-chirurgico (strumenti, attrezzi, apparecchi, ecc., ecc.); quando la Croce Rossa, terminati i primi servizî d'urgenza, ritirò le proprie unità ospitaliere.

L. 100 mila alla Direzione generale di sanità pubblica del Regno per l'impianto di piccoli ospedali nei luoghi colpiti dal terremoto.

Così furono acquistate 52 barelle complete, 52 brande, 1090 letti e lettini, 128 comodini, 421 tavolini, 300 sedie, 425 portacatini, poi armadi, credenze, porta abiti, ecc., ecc. E ancora cucine e fornelli a gas, caldaie, pentole, ramerie, arnesi da cucina, stoviglie, vetrerie, articoli per riscaldamento, illuminazione, bagno, secchi, catinelle, lanterne, ecc., ecc. con un importo complessivo di L. 35 000.

L. 751 000 furono impiegate all'acquisto di baracche, materiale da costruzione, copertoni impermeabili, tende, adattamento di locali, accessori per le baracche e per le tende.

Tutto il lavoro considerevole per l'acquisto, la distribuzione e l'utilizzazione di questo abbondante, svariato materiale fu fatto dal Comitato centrale e dai varî posti della Croce Rossa dislocati nei paesi colpiti dal terremoto. L'attività poi dei sanitari e dei militi della Croce Rossa veniva integrata da quella dei loro colleghi e dalle nobili dame infermiere sui due treni ospedali e sul piroscafo *Taormina* allestito ad ospedale viaggiante. Questi mezzi di trasporto permettevano di portare i feriti nelle città del Continente e della Sicilia dove erano affettuosamente accolti nei posti di soccorso alle stazioni ferroviarie, agli scali marittimi.

La Croce Rossa si adoprò anche nella distri-

buzione di vestiti, indumenti personali, coperte, tela, ecc., così si acquistarono:

11 800 coperte, 15 800 lenzuola, 9700 fodere di guanciali, 830 fodere di materassi, 5700 abiti da uomo, 4600 completi per donna, 2300 per bambini, 2300 sottane, 3500 cappelli e berretti, 13 000 paia di calze, 15 000 camice, 5400 maglie di lana, 8600 paia di scarpe, 500 paia pantofole. Tutta questa roba costò 607 000 lire.

E ancora per dare un'idea del veramente straordinario movimento si spesero 32 800 lire per facchinaggio, 17 300 per vetture, carri, cavalcature, automobili, ecc., ecc.

In sussidî in denaro si elargirono 450 000 lire.

Alla bambina Pippa, di circa tre anni, trovata il 31 dicembre 1908 fra le macerie, resa orfana dal fato terribile e adottata dagli ufficiali della Croce Rossa addetti al servizio Miniere di Caltanissetta si accordò una dote straordinaria di L. 5000.

Concorse con 400 000 lire all'erezione di due istituti uno a Reggio l'altro a Messina a beneficio di fanciulli o fanciulle rimaste orfane ed assegnò per dieci anni a questo istituto una rendita di 25000 lire per ciascuno. Ancora 200 000 lire furono assegnate all'istituto d'una colonia agricola iniziata dalla Croce Rossa americana per gli orfani calabresi.

E poi 150 000 al Comitato centrale di soccorso; 100 000 al Patronato Regina Elena; 50 000 al Vescovo di Mileto; 200 000 all'Opera Nazionale per l'assistenza agli invalidi ed ai vecchi danneggiati dal terremoto.

200 000 ai paesi che dovettero sottostare a gravi spese di spedalità.

100 000 alla Direzione di Sanità Pubblica.

150 000 all'Ospedale Regina Margherita nel villaggio Regina Elena.

20 000 pel mantenimento di due orfani messinesi secondo il desiderio della Croce Rossa spagnuola oblatrice.

Tutte queste cifre ed altre che ometto per brevità stanno, meglio di qualsiasi scritto, a far fede quale sia stata la grande attività esplicata dalla Croce Rossa nel terremoto calabro-siculo.

Nè ancora le benemerenze della Croce Rossa sono state elencate tutte: nel terremoto delle Calabrie del 1907; nel disastro di Palermo dove lo scoppio d'un negozio d'armaiolo mandò in rovina, con centinaia di vittime, un quartiere della città; nell'eruzione vesuviana così terribilmente spaventosa, nelle grandi manovre, nel disastro di Beano, sempre sempre accorse come madre amorosa la Croce Rossa.

E devesi anche ricordare la campagna anticolerica sostenuta in gran parte dal personale della Croce Rossa negli anni appena passati 1910-1911. In questa campagna la Croce Rossa a richiesta ed a spese del Governo mobilizzò 100 ufficiali e 518 uomini del personale che prestarono un servizio ammirabile riuscendo a contenere il morbo in limiti ristretti, ottenendo le lodi illimitate di autorità mediche straniere.

AMBULANZA FLUVIALE (ARREDAMENTO BARCONI).

* * *

Questa provvida e bella istituzione che stende le sue ali protettrici sui nostri fratelli, che solo nel nome e pel buon nome della Patria, danno il loro vigoroso sangue, la loro giovane vita in olocausto, questa provvida e bella istituzione che medica le piaghe, che stende la sua umanitaria bandiera innanzi al nemico prorompente e lo arresta e lo obbliga a vedere un fratello nel nemico caduto: questa provvida e bella Associazione che accorre con tutto l'entusiasmo dove è avvenuto un terremoto, dove le acque dilagano, dove la malaria intristisce, dove i treni si cozzano, dove le polveri esplodono, dove le lave abbruciano, dove il colera semina la paura e la morte, dove i nostri fratelli si battono per la Patria nostra, questa Associazione merita d'essere aiutata.

A lei date consigli, uomini, mezzi.

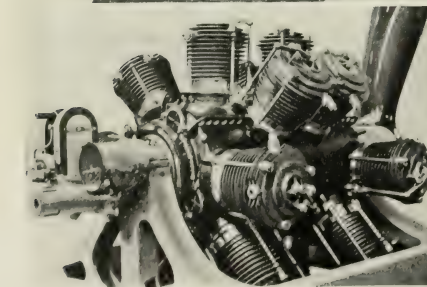
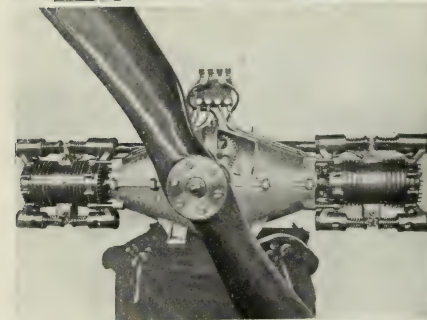
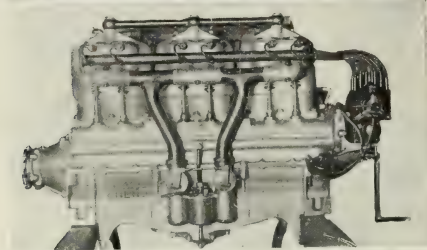
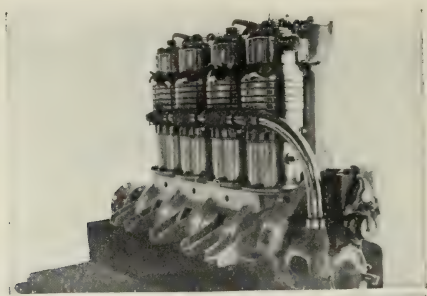
O voi che mi leggete entrate tutti nelle file della *Croce Rossa*.

Dott. T. SIRONI

Maggiore medico della Croce Rossa.

Sono usciti 17 fascicoli con 150 monografie illustranti altrettante escursioni alpine.

Prezzo dei fascicoli acquistati in blocco L. 3 — franco di porto

Rivolgere le richieste alla sede del T. C. I. - Milano

1. Mot. Éclair a due tempi da 120 HP. - 2. Mot. Chenu da 75 HP. - 3. Mot. Pierrard a doppio effetto da 60 HP. - 4. Motore Hélium a due tempi a doppio eff. da 110 HP. - 5. Mot. Burlat a 16 cilindri da 80 HP.

I NUOVI MOTORI D'AVIAZIONE

I grandi progressi raggiunti dall'aeroplano in quest
ultimi tempi sono dovuti principalmente alla sicu
rezza di funzionamento ed all'aumento della potenz
massima del suo maraviglioso cuore d' acciaio. In po
chi anni il motore leggero ha saputo raggiungere un
straordinaria perfezione ed è entrato trionfalmente ne
dominio dell'industria seria, la quale ha cominciat
già a fare un' accurata selezione accettando e perfe
zionando i tipi semplici — che sempre prevarrann
— e rifiutando le soluzioni artificiose e complesse
temerariamente escogitate allo scopo di raggruppare
diversi organi per diminuire lo spazio occupato e
aumentare la potenza massima del motore.

Il roseo avvenire dell'aeronautica ed il general
entusiasmo destato dall'aeroplano in ispecie, ha ec
citato molte giovani energie le quali, ad eccezion
di qualche bizzarro creatore di meccanismi stran
hanno dato ottimi frutti. Molti motori, purtropp
sono stati costruiti e poi abbandonati subito per in
feriorità manifesta rispetto ai tipi già in uso e gi
sanzionati dalla pratica, ma in ciò non si deve ve
dere un danno, bensì un rapido passo fatto nel camp
delle ricerche del motore potente e di funzionament
sicuro; perchè il grande numero di tipi e di costru
zioni ha fatto rifulgere i pregi ed i difetti dei va
sistemi, dando luogo ad una rapida selezione, la qua
è vero che si sarebbe pur fatta, ma certamente i
un lasso di tempo maggiore se fosse mancato l
febbre della ricerca contemporanea.

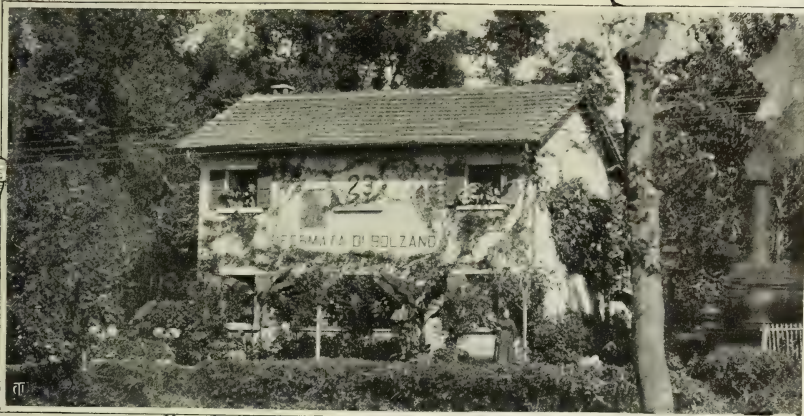
Una nuova e importante selezione poi, per quant
ci è dato prevedere, verrà fatta in seguito in rel
zione specialmente alle tendenze odierne che mirar
a racchiudere motore, recipienti ed accessorî ent
l'involucro della fusoliera allo scopo di diminuire
resistenza alla penetrazione dell'apparecchio.

I costruttori di motori a benzina ed in genere que
di motori a combustione interna, qualche anno
stentavano ad iniziare studî serî per i motori d'a
viazione; poi si son ricreduti, ed oggi, dopo i marav
gliosi progressi della macchina alata, e della prati
utilizzazione di questa in guerra, quasi tutte
grandi case costruttrici di motori hanno fatto c
noscere i loro tipi speciali per aviazione.

Ne fan fede la interminabile serie dei motori nuo
e la maravigliosa collezione di questi meccanisı
che si ammirava alla recente Esposizione di Parigi.

Quivi, oltre ai tipi famosi delle case costruttri
Rep, Renault, Gnome, Labor-Aviation, Salmson
Chenu che si fabbricano ormai in serie e che n
hanno subìto variazioni sensibili in questi ulti
mesi, si sono ammirati i tipi nuovi Helium a cilinc
rotanti, a due tempi e a doppio effetto, i tipi Avia
a cilindri verticali — da 70,100 e 150 cavalli —,
motore Oerlikon da 50 HP a cilindri orizzontali o
posti, il birotativo Ligez — caratteristico per
rotazioni in senso inverso dei cilindri e dell'albe
a gomito per eliminare le coppie perturbatrici d
vute agli effetti giroscopici dei motori rotativi se
plici —, il motore italiano L. U. C. T., il Verdet
cilindri rotanti e a due tempi, il motore dalla for
ovoidale caratteristica Salmson — di cui abbiar
già dato la fotografia nel numero di Febbraio e
cui è caratteristico l'ingegnoso sistema (analogo
quello del trasmettitore Janney) integratore del
voro dei cilindri disposti tutti parallelamente all'
bero principale — i motori Dansette-Gillet, que
ingegnosissimo Beck ed altri.

E la serie dei nuovi motori continua: fra i rec
tissimi sono notevoli quello Pierrard, a due cil
dri orizzontale sempre ad allungarsi a doppio effet
quello Aiglon senza valvole e il motore Eclair a d
tempi.

SAF

STAZIONI FIORITE

Quando, quasi un anno fa, al Touring si raccolse per la prima volta, la Commissione per il Concorso delle Stazioni Fiorite, i Commissari della Federazione Italiana dei Consorzî Agrarî e del Touring, uniti dal pensiero di dare anima a questa iniziativa nuovissima in Italia, si guardarono l'un l'altro e, dopo di avere nella buona volontà di tutti, selezionate le forze individuali di ciascuno, si divisero i lavori. A me ne fu assegnato uno ben breve ed a lontana scadenza: quello di un articolo di *Rivista* a Concorso chiuso.

Così, essendo stato press'a poco soltanto spettatore dello svolgersi del Concorso, posso dirne tutto il bene che ne penso: e fare arrossire senza misericordia i Commissarî per tutte le lodi che essi meritano (1).

Hanno compulsato riviste e notiziari esteri per sapere cosa si fa per gli stessi scopi in Francia, nel Belgio, in Germania, in Olanda, in Inghilterra; hanno compilato un programma, localizzando il Concorso, per ragioni finanziarie, alle linee dalle frontiere a Torino, Firenze e Roma, sedi delle Esposizioni cinquantenarie: linee che nel 1911 sarebbero state presumibilmente le più attivamente percorse da un gran numero di viaggiatori e massime di stranieri.

Scrissero, per opera di eminenti specialisti discesi dal loro scanno magistrale a parlare il piano linguaggio che può essere inteso da profani di scienza e di orticoltura, un breve Manualetto illustrato, chiaro e preciso, per insegnare quali sono i fiori più adatti agli intendimenti decorativi del Concorso, come si coltivano e come si forza la loro crescita coi concimi chimici, e insegnarono l'uso di questi.

Ma non a questo soltanto si arrestò la Commissione. Per generosa disposizione della Federazione dei Consorzî Agrarî potè gratuitamente spedire a ciascun concorrente una congrua quantità dei migliori concimi: poi uno stuolo di delegati viaggiò innanzi e indietro sulle linee, adocchiando i lavori fatti, accarezzandoli coll' occhio, dove occorse consigliando anche le modificazioni opportune. Questi delegati stesero dei rapporti: una Giuria li mise a confronto ed assegnò 20 premî da 100 lire; 40 da 50 lire (complessivamente 2000 lire) e un numero notevole di medaglie e diplomi.

I premî in denaro furono per metà dati anch'essi dalla Federazione Italiana dei Consorzî Agrarî. I concorrenti furono 151.

STAZIONE DI CORTICELLA (LINEA PADOVA-ROVIGO).

(*Fot. Prof. Zerbini*).

(1) La Commissione Esecutiva era così composta: Alpe prof. comm. Vittorio, Presidente — Brizi prof. Ugo — Guasti avv. cav. uff. Federico — Körner prof. comm. Guglielmo — Molon prof. cav. uff. Gerolamo — Raineri dott. Luigi.

Neppure basta aver iniziati tanti ferrovieri — funzionarî ed agenti — ai piaceri floreali. Non basta che molte centinaia di migliaia di viaggiatori abbiano dai finestrini delle volanti carrozze intravviste le fuggevoli simpatiche oasi policrome create intorno alle stazioni.

E neppure basta che per tanti turisti la noia delle lunghe attese sia stata gradevolmente ingannata, allorchè trovarono anzichè la ghiaia inospitale lungo le staccionate delle piccole stazioni, o gli squallidi marciapiedi affumicati, il verde riposante di un modesto giardinetto, il profumo di un pergolato di glicine spioventi, la festa di gerani, di canne, di gladioli, di verbene, di salvie, di petunie, di pelargoni, di dalie: tutto ciò deve essere fatto conoscere anche a chi non ebbe il piacere di constatare la buona volontà di tanti capistazione, che attesero ai loro giardinetti fra l'uno e l'altro treno, fra una grandine e l'altra di telegrammi, di segnalazioni e magari tra un malumore e l'altro di qualche viaggiatore non troppo paziente.

Col nitrato. Senza nitrato.

GLI EFFETTI DELLA CONCIMAZIONE COL NITRATO DI SODA SULLE PIANTE DI « MUSE ».

Perchè è questo il valore principale del Concorso: la sua azione educativa che lascerà traccie durature nel personale e nel pubblico. E questo bisogna ora farlo sapere apprezzare.

* * *

Dunque, adesso, a Concorso chiuso, devo fare l'articolo per la *Rivista*. Ho esaminato, come il documento riassuntivo più attendibile, la Relazione presentata alla Giuria per la premiazione. E' una piccola rivelazione. Mi accorgo che altri ha già adempito, e meglio assai di quanto io avrei saputo fare, all'incarico mio.

I fiori ebbero questa inusitata potenza: resero attraente persino una Relazione di Giuria.

Sarebbe peccato rifare male ciò che Giuseppe Roda, lo stimato architetto costruttore di giardini torinese — il relatore — ha con tanto senno già scritto.

Io mi limiterò quindi a riportare qui testualmente molta parte del suo bel lavoro, che mentre lascia trapelare la passione dell'arte sua è pieno di rilievi giudiziosi non meno che franchi, i quali potranno servire di guida per un prossimo Concorso, poichè, secondo ogni probabilità, Federazione e Touring non si fermeranno al primo passo.

Dice il Roda:

Col nitrato. Senza nitrato.

PIANTA DI SALVIA CONCIMATA CON NITRATO DI SODA.

« Da questa prima gara fra le Stazioni Fiorite, molto si è già ottenuto, tanto più quando si pensi che le nostre stazioni ferroviarie sono disposte in modo da lasciare ben poco spazio

per le decorazioni floreali e che si dovettero fare non indifferenti lavori di adattamento per rendere suscettibili di coltivazione i marciapiedi e le banchine esterne ciò dove era possibile; mentre altrove le esigenze del traffico e del servizio resero impossibile la formazione di aiuole esterne, e si dovette limitare la decorazione ai marciapiedi interni, usufruendo di piante in vaso e cestelli sospesi alle pensiline. Oltre a ciò bisogna tenere conto che l'arte del giardinaggio è da noi ancora bambina ed il gusto estetico di quanti sono preposti all'esercizio delle ferrovie non è molto sviluppato, per mancanza di quella istruzione ed educazione che si nota nei paesi più del nostro avanzati. Ma il seme darà buoni frutti nell'avvenire, se l'iniziativa non si arresterà a questo primo esperimento e concorsi del genere saranno tenuti ogni anno.

STAZIONE DI SAN REMO (LINEA VENTIMIGLIA-GENOVA).

« Dall'esame delle decorazioni fatte nelle 151 stazioni, si nota come alcune corrispondevano assai bene all'idea ed allo scopo del Concorso, altre meno, altre infine per essere troppo complicate e minute, davano più l'effetto di un addobbo momentaneo e puerile che di una decorazione floreale stabile.

« Fra le stazioni che più rispondevano allo spirito del Concorso, che era quello di dare loro aspetto gradevole con aiuole verdi e fiorite in modo che il fabbricato si trovasse circondato di verde e di fiori ed il viaggiatore potesse, oltrechè godere di una piacevole vista, attendere all'ombra ed al fresco il momento della partenza, va notata *San Remo* in cui, esternamente al fabbricato ed ai due lati, vennero fatte diverse aiuole ove fra il verde ed i fiori delle begonie, di pelargoni, ecc., facevano splendida mostra di loro, alcuni maestosi palmizi, campioni della lussureggiante vegetazione dell'ameno luogo — *Cambiano* e *Pontenure*, le quali, pur non potendo rivaleggiare con *San Remo* per la ricchezza di esemplari, presentavano gruppi ed aiuole di piante varie fra cui Chamaerops, Phoenix, ecc. spiccanti su masse fiorite di salvie, pelargoni, ecc. Avevano mutato gli aridi marciapiedi esterni in ameni e piacevolissimi giardinetti. Non meno degna di nota speciale era la fermata di *Bolzano*, il cui piccolo fabbricato, sul quale graziosamente s'abbarbicavano numerosi rampicanti, sorgeva da una massa di verde e fiori, tanto da poterla giustamente chiamare la *Stazione fiorita* per eccellenza.

« Per ricchezza di decorazione e di esemplari era ammirevole la stazione di *Nervi*, ove un vero trionfo di palmizi e di altre piante tropicali, decorava, come a *Bordighera*, fabbricati e marciapiedi. Ma tali ornamenti avevano il difetto di apparire troppo transitori; bisogna però notare che le condizioni stesse delle stazioni non permettevano, per mancanza di spazio all'aperto, di fare delle aiuole a giardino, aiuole che non dovrebbero mancare nelle stazioni tutte del Bel Paese.

« Palmizi e fiori in aiuole assai ben disposte decoravano le stazioni di *Albenga*, *Finalmarina* e *Spotorno*, nonchè *Sturla* la quale avrebbe ottenuto assai migliore effetto se invece di fare con grande difficoltà una Italia con pietre, piante e fiori, avesse più semplicemente fatto una o due grandi aiuole con quelle piante e quei fiori di cui è così ricca la Riviera Ligure.

STAZIONE DI VERCELLI (LINEA TORINO-MILANO).

« Degne di speciale menzione erano le stazioni di *Varzo*, la quale usufruì assai bene dello spazio disponibile, formando diverse aiuole composte di canne, dalie, pelargoni, ecc., mentre piante a fogliame, fra cui due esemplari di Rhododendron Ferrugineum in vaso, completavano la decorazione; *Salbertrand* che, sull'altro confine, salutava colla flora delle nostre montagne il forestiere che veniva in Italia ad ammirare, col progresso industriale, le bellezze naturali di cui dalle Alpi alla Si-

cilia, l'Italia nostra è così ricca. E' encomiabile l'idea del capo stazione di *Salbertrand* di non andare alla ricerca di piante esotiche, ma comprendendo come la natura alpina nulla ha da invidiare alla vegetazione di riviera, proporre all'ammirazione del viaggiatore la locale flora alpina, così come le stazioni di *Nervi, Bordighera, San Remo*, ecc., fecero base della decorazione palme, dracene e altre piante tropicali che così rigogliosamente si sviluppano sulla nostra Riviera e che si esportano ogni anno in grande quantità in ogni paese d'Europa e d'America. Gli abeti, i rododendri, le sassifraghe, gli *edelweiss* ed altri fiori alpini stavano tanto bene a Salbertrand come i Phoenix, i Chamaerops, ecc., a Nervi ed a Bordighera.

« Le stazioni di *Belgirate* e *Meina* presentavansi decorate assai bene con gruppi di azalee, bambuse, leandri e di altre piante proprie del Lago, frammiste a dalie, canne, Achyranthes, Coleus che guernivano la base delle pareti del fabbricato, i marciapiedi e le banchine; mentre varii cestelli sospesi con Tradescantia, Asparagus, felci, ed altre graziosamente decoravano la pensilina.

« La stazione di *San Martino della Battaglia* comprese assai bene come non fosse necessario, per ottenere un buon aspetto decorativo, di disporre di un gran numero di piante, ma che una giusta parsimonia di esemplari ben disposti, poteva risponder benissimo allo scopo.

Stazione di Pontenure (Linea Milano-Bologna).

« Per la ricchezza di fioritura di astri, zinnie, dalie, salvie, canne, vainiglia, sassifraghe, rose, ecc., e per il giudizioso ed abbondante uso di arrampicanti, quali vite del Canadà, glicine, caprifolio, ecc., si notava la stazione di *Carimate*, che si annoverava fra le più ricche in fioritura. Per quanto meno ricca della precedente, andava notata pure *Desio* per la sua fioritura disposta, come Carimate, molto giudiziosamente.

« Fra le stazioni aperte, meritano ancora menzione speciale, quella di *Avigliana, Peschiera, Castiglione in Teverina, Villa Cadè, Bolgheri* e *Capalbio*, benchè questa presentasse un aspetto un po' troppo artificioso.

« Per quanto limitata a semplici aiuole a fiori, vuole essere ricordata la Stazione di *Santhià*, la cui aiuola costrutta lungo la staccionata, era assai bene ideata e presentò durante l'intera stagione un piacevolissimo aspetto; è rincrescevole che lo spazio eccessivamente ristretto abbia impedito di maggiormente sviluppare il gusto del capo stazione, perchè dalla decorazione fatta, si ha una prova che, dato uno spazio maggiore, *Santhià* avrebbe potuto avere una buonissima classifica. La Stazione di *Chivasso*, come altre, nella semplice aiuola fatta, provò che la buona volontà non mancava; sarebbe però stato preferibile che invece di diciture, che pare siano un debole dei capistazione, si fosse fatta una sola massa di fiori.

« Alcune stazioni fra le principali, causa la disposizione stessa dei binarii, tettoie, piani di caricamento, non poterono dedicare spazio alcuno ad aiuole, onde creare un giardinetto che permettesse al viaggiatore di riposare lo spirito fra il verde ed i fiori, nei tediosi momenti di attesa; per cui la decorazione dovette limitarsi ai marciapiedi esistenti sotto la grande tettoia di arrivo e di partenza, ed ancora con scarsezza per non ingombrare lo spazio richiesto dalle esigenze del traffico.

« *Pistoia* risolse molto bene il difficile problema. La grande tettoia presentava nel suo assieme l'aspetto di un giardino d'inverno. Lungo i marciapiedi appoggiati al fabbricato, le colonne, le banchine, ovunque eravi spazio disponibile, gruppi di piante di Chamaerops, cordiline, lauri, mirti, camelie ed altre piante sempreverdi, alternate con altre a fogliame colorato ed a fiori, tenevano alto il prestigio e la fama di questo importante centro orticolo italiano.

« Nel caso simile si trovava la stazione di *Vercelli*, la quale, se non risolse così bene, parlando in senso orticolo, il problema, seppe non di meno, dare alla grande tettoia un gaio aspetto, con varii gruppi di piante appoggiati alle pareti, e specialmente coi numerosi cestelli sospesi, decorati con piante fiorifere e felci che, tra le innumerevoli lampadine a vario colore accendentisi ogni sera, producevano un effetto molto brillante. Il capo stazione di Vercelli non si accontentò però della sola decorazione della grande tettoia, ma comprendendo il vero spirito del Concorso, fece in modo di aver a disposizione un piccolo tratto di terreno all'esterno così da formare alcune aiuole con piante e fiori che sullo sfondo verde del pubblico giardino esistente sul piazzale della stazione, producevano un effetto molto decorativo.

CASTELMAGGIORE (LINEA FERRARA-BOLOGNA).
(Fot. Prof. Zerbini).

Fin qui l'architetto Roda.

Aggiungiamo che alla lussureggiante vegetazione e alla ricca fioritura delle aiuole e delle piante in vaso di molte stazioni hanno contribuito, oltre la razionale preparazione del terreno, la mescolanza di terricci e di concimi organici e le diligenti cure culturali, anche le *concimazioni chimiche.* Le foglie ampie, turgide, di un bel verde intenso dicevano chiaramente del largo profitto che le piante avevano tratto dalle periodiche somministrazioni di quel *nitrato di soda* che ci manda il Chilì e che l'agricoltura italiana consuma ormai nella quantità di quasi mezzo milione di quintali annui; dell'utile azione che aveva spiegato il *solfato potassico* il quale, coi suoi affini (cloruro e kainite) è usato ancora in quantità troppo modesta in Italia: 140 mila quintali circa. Bisognerebbe imitare l'agricoltura tedesca! I fiori numerosi, ben sviluppati, dai colori smaglianti rivelavano la benefica azione dei *concimi fosfatici,* dei quali le ordinarie colture agrarie assorbono ormai nel nostro paese, annualmente, più di 10 milioni di quintali. — Ma quanto cammino vi è ancora da compiere in agricoltura e in floricoltura prima che si possa affermare che l'una e l'altra sono ormai sulla buona via in fatto di concimazioni chimiche! Ma questo primo saggio dell'effetto potente dei concimi chimici, dovuto alla iniziativa della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari d'inviare ad ogni concorrente una buona quantità di concime appropriato fruttò già una dimostrazione che non resterà lettera morta.

***

« Sarebbe stato preferibile che la massima parte delle stazioni avessero semplificato il loro lavoro, limitandolo a piante e fiori, anche comuni, e meno avessero fatto fidanza sull'effetto prodotto da decorazioni artificiali di vasi in cemento, in cotto od in altra materia, o con detriti e pietre più o meno stranamente foggiate, con vaschette e relativi pesciolini, getti d'acqua e simili; che non si fosse fatto così abbondante uso di diciture, stemmi, ecc., composti con piante, pietrine di vario colore, le quali decorazioni nuociono anzichè avvantaggiare l'ornamentazione. Sarà sempre più decorativo un gruppo di ben fogliate piante, una fiorita massa di pelargoni, petunie, tropeoli, salvie, persino di girasoli, che la più bella figura d'Italia fatta artificiosamente di pietruzze e pianticelle, la cui fattura e manutenzione richiede la pazienza di un certosino.

« Si dovrebbe fare un più largo uso di rampicanti sia a fogliame che a fiori; infatti qual più bell'effetto di una stazioncina guernita di rosai Grimsom-Rambler, di glicine in fiore e ciò con una manutenzione relativamente assai facile e poco costosa?

« Concludendo, malgrado le piccole deficenze, il risultato ottenuto da questo primo Concorso sorpassò di gran lunga le speranze ed ebbe il benefico effetto di risvegliare nel Personale l'amore alla pianta ed al fiore, e dimostra come, proseguendo nella via iniziata non tarderanno molti anni che ogni Stazione avrà il suo piccolo giardino ».

STAZIONE DI BORDIGHERA (LINEA VENTIMIGLIA-GENOVA).

STAZIONE DI BELGIRATE (LINEA MILANO-ARONA-DOMODOSSOLA).

***

Si rifarà anche quest'anno il Concorso? Io lo spero perchè i principî di questa propaganda furono fortunati e promettenti. L'entusiasmo dei capistazione fu caratteristico. Essi si sentirono moralmente contenti di venir posti in linea in una gara che li affeziona al luogo ove si svolge il loro pesante lavoro, con vincoli idealmente simpatici. Il loro zelo certo continuerebbe anche senza lo stimolo di un nuovo Concorso, poichè fu chiaro che molti provarono un vero piacere personale all'abbellimento del luogo ove compiono i loro gravi doveri e passano il meglio della loro vita. Ma l'aiuto di un secondo Concorso sarebbe certo gradito ed efficace.

Se sono ben informato, quest'anno sarà ancor più palese la simpatia della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, il cui appoggio cortese riuscirà un prezioso incoraggiamento per noi come per il personale. Già all'estero non soltanto le Compagnie ferroviarie, ma altri Enti promuovono l'addobbo gentile coi fiori così come si cura il decoro dei fabbricati, facendoli imbiancare o ripulire. L'amore dei fiori coltivati per la decorazione va estendendosi parallelamente a quello dei fiori recisi. Per esempio nel Belgio il Ministero della Guerra premia i fiori nelle caserme.

In Italia siamo proprio agli albori, ma il movimento è incominciato e per ciò che riguarda le stazioni principia con vigore su bas pratiche e promettenti.

Avanti!

L. V. BERTARELLI.

STAZIONE DI NERVI (LINEA GENOVA-PISA).

STATO DI PUBBLICAZIONE DELLA CARTA D'ITALIA.

I 44 fogli finora pubblicati possono essere acquistati in blocco a L. 22, e separatamente al prezzo di L. 0,50 ognuno, oppure raggruppati per anno come segue:

Blocchi Annuali:

4 Fogli nel 1906: (9) Torino; (10) Milano; (13) Venezia; (16) Genova.	L. 2 —
8 Fogli nel 1907: (27) Civitavecchia; (34) Frosinone; (28) Roma; (35) Napoli; (11) Brescia; (21) Livorno; (17) Pisa; (18) Bologna-Firenze .	» 4 —
8 Fogli nel 1908: (12) Verona; (22) Siena; (51) Etna; (52) Messina; (3) Como; (23) Perugia; (50) Cefalù; (56) Catania	» 4 —
8 Fogli nel 1909: (20) Pesaro; (54) Sciacca; (19) Ravenna; (55) Caltanissetta; (15) Porto Maurizio; (24) Macerata; (29) Chieti; (49) Palermo	L. 4 —
8 Fogli nel 1910: (25) Ancona; (53) Badolato (quadro d'unione); (4) Bergamo; (30) S.Severo; (2) Domodossola; (31) Gargano; (8) Susa; (26) Orbetello	» 4 —
8 Fogli nel 1911: (47) Cosenza; (48) Catanzaro; (36) Benevento; (41) Salerno; (1) Aosta; (42) Potenza; (14) Nizza; (43) Taranto	» 4 —

Gli stessi fogli pubblicati finora si possono avere raggruppati per Regione, nel modo seguente:

Blocchi Regionali:

PIEMONTE: Aosta; Domodossola; Como; Susa; Torino; Milano; Nizza; Cuneo-Porto-Maurizio; Genova ..	L. 4,50
LIGURIA: Cuneo; Genova; Pisa ..	» 1,50
LOMBARDIA: Como; Bergamo; Milano; Brescia; Verona; Genova .	» 3 —
VENETO: Verona; Venezia	» 1 —
EMILIA: Milano; Brescia; Verona; Venezia; Pisa; Bologna-Firenze; Ravenna; Pesaro	» 4 —
TOSCANA: Pisa; Bologna-Firenze; Ravenna; Livorno; Siena; Perugia; Orbetello; Civitavecchia ...	» 4 —
MARCHE: Ravenna; Pesaro; Perugia; Macerata; Ancona	» 2,50
UMBRIA: Perugia; Macerata; Civitavecchia; Roma	» 2 —
LAZIO: Civitavecchia; Roma; Chieti; Frosinone; Napoli	L. 2,50
ABRUZZI E MOLISE: Macerata; Ancona; Roma; Chieti; San Severo; Napoli; Benevento	» 3,50
CAMPANIA: Frosinone; Napoli; Benevento; Salerno; Potenza	» 2 50
PUGLIE: San Severo; Gargano; Benevento; Taranto	» 2 —
BASILICATA: Benevento; Potenza; Taranto	» 1,50
CALABRIA: Potenza; Taranto; Cosenza; Catanzaro; Messina; Badolato (quadro d'unione)	» 3 —
SICILIA: Palermo; Cefalù; Etna; Messina; Sciacca; Caltanissetta; Catania	» 3,50

Nell'anno 1912 saranno pubblicati e distribuiti i seguenti otto fogli, in quattro blocchi, divisi approssimativamente così: (37) Foggia e (38) Bari; (45) Iglesias e (46) Cagliari; (32) Sassari e (33) Tempio Pausania; (6) Belluno e (44) Lecce.

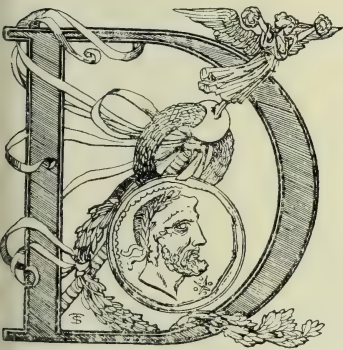
ROMA IN AFRICA

S.P.Q.R.

TALMAN

ANFITEATRO DI THYSDRUS.

Roma apparia. L'anima legionaria
Col vasto afflato dilatava i petti.

G. D'ANNUNZIO.

DUE secoli e mezzo avanti l'êra cristiana le legioni di Roma ponevano la prima volta il piede sul suolo africano e vi trovavano la loro Adua. Era Roma imbaldanzita da due battaglie navali vinte da essa, nuova al mare, su Cartagine che ne era da secoli signora, e volendo ferire la rivale là dove era più debole, in terra ferma, mandò sulle coste africane un esercito sotto il comando dei consoli: uno d'essi si chiamava Marco Attilio Regolo. Era fiorente quella terra cartaginese su cui sbarcavano i soldati di Roma, folta di borghi e di ville di ricchi mercanti punici, una terra di facile conquista ai legionari romani che non trovavano ostacoli alla loro invasione, nemmeno quando uno dei consoli fu richiamato e rimase solo Regolo con 15 000 fanti e 500 cavalieri. Cartagine stessa ebbe paura e chiese pace, ma il console romano, ebbro della facile vittoria, l'offriva a patti così stravaganti che ridestò nel nemico la forza della disperazione.

E fortuna volle che fosse presente allora a Cartagine uno spartano, Santippo, che per aver fatto acerbe critiche ai capi cartaginesi si vide offerto il comando e la direzione della guerra. Accettò: mercenari e cittadini guidati da lui contro il nemico che non li aspettava, forti di numero, di tattica, d'ira disperata, travolsero i Romani in una piena disfatta; solamente duemila scamparono alla morte e alla prigionia e Regolo stesso fu fatto prigioniero. La leggenda circondò di un'aureola di gloria la virtù romana del vinto, ma l'onta e il danno furono gravi per Roma, che però quest'Adua sofferse con ben altro animo de' suoi nipoti immemori.

Eran da quel giorno passati circa cinquant'anni e un ben diverso e glorioso spettacolo presentava il porto di Lilibeo in Sicilia: piene le rive di una folla fitta accorsa da tutte le vicinanze, di delegazioni giunte da ogni parte della Sicilia, di soldati convenuti a salutare i commilitoni partenti, chè salpava l'esercito che Publio Cornelio Scipione guidava contro Cartagine.

Non ancora era snidato Annibale dall'Italia, ma come una fiera ridotta alle strette egli stancava tuttavia la tattica dei duci romani, quando il suo grande avversario a strapparlo dalla terra italica andava a colpire la patria di lui nel cuore. La partenza di quella flotta, quale leggiamo nelle pagine di Livio, è di una grandiosità solenne; ecco come è descritta:

« Quando spuntò il giorno, Scipione dalla nave ammiraglia, fatto imporre silenzio dal banditore, rivolse agli dei questa preghiera: « Dei e dee che abitate i mari e le terre, voi prego e invoco che quanto ho compiuto in passato e compio e compirò in futuro, tutto volga a bene per me, per il popolo e per la plebe romana, per gli alleati e le genti di diritto latino e per quanti seguono del popolo romano

le parti, l'imperio e gli auspici, per terra, per mare, pei fiumi; e tutto voi rechiate a lieto fine e prospero facciate; che salvi e incolumi, vinti i nemici, ci riduciate in patria ricchi di spoglie e carichi di preda, trionfanti; che ci concediate di vendicarci di avversari e nemici, e ciò che il popolo cartaginese tentò di fare in danno della città nostra, di me e del popolo romano, sia dato a noi fare contro Cartagine a castigo esemplare». Fatta questa preghiera, buttò in mare le viscere crude della vittima uccisa e colla tromba diede il segnale della partenza; salpati con vento abbastanza forte in poppa presto scomparvero alla vista».

TERME DELLA LEGIONE ACCAMPATA A LAMBESI IN AFRICA.

a, Entrata; *b*, Frigidario; *c*, Tepidario; *d*, Caldario; *e*, Sudatorio; *f*, Bacino; *g*, Sale per le iniezioni; *h*, Sale di servizio; *m*, piscina; *p*, stufa.

Meno solenne fu la partenza dei primi nostri trasporti e delle nostre corazzate, perchè il telegrafo che precorre i venti ha fatto più insidiosa la guerra e più guardinghi i duci; ma questo esempio di Roma che dopo le sconfitte al Ticino, alla Trebbia, al Trasimeno, a Canne, e col nemico ancora in casa, fa della partenza verso un pericolo ignoto una festa augurale è d'una mirabile grandezza.

* * *

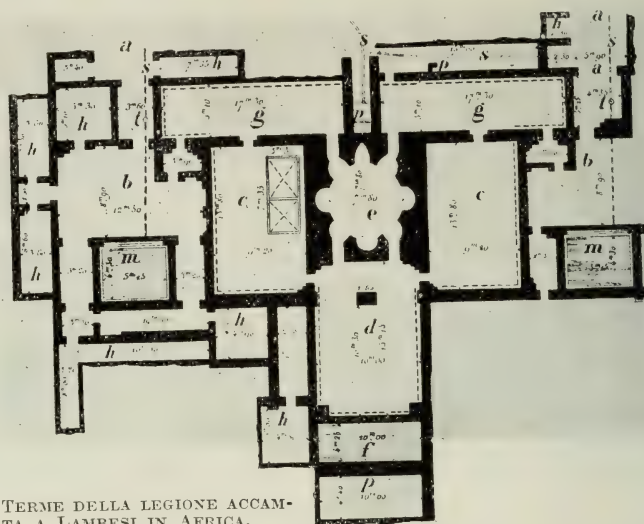
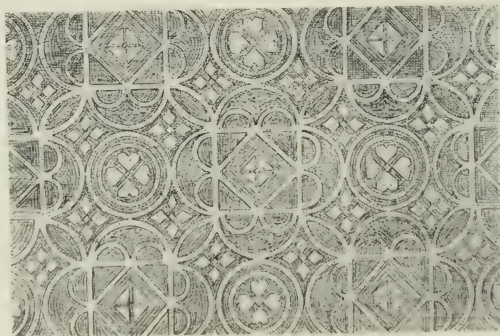
Eppure vinta con quella spedizione Cartagine a Zama, quando le sorti della città rivale erano in mano di Roma, noi ci troviamo innanzi a un fatto inatteso e che nelle circostanze presenti è di tanto più vivo interesse: Roma esitò ad occupare il suolo d'Africa.

MUSAICO D'IGILGILIS IN ALGERIA.

L'eco della discussione che si tenne a questo proposito in Senato è giunto a noi nelle pagine d'uno storico antico, e vi è detto che uno degli oratori contrari all'occupazione del territorio africano ebbe press'a poco a ragionare così: «Che dobbiam noi fare? Aggiungeremo noi il territorio cartaginese al dominio romano? I redditi che ne ricaveremo basteranno appena per mantenervi le guarnigioni che noi saremo obbligati a lasciarvi in permanenza, perchè molte forze saranno necessarie per tenere a freno tanti popoli barbari divenuti nostri vicini. Stabiliremo noi delle colonie sulle terre di questa Numidia già così popolosa? Ma esse o saranno distrutte dai barbari, o se riescono a soggiogarli aspireranno all'indipendenza. Meglio è dunque lasciar vivere Cartagine».

Alcuno di questi argomenti e di questi dubbi noi li risentiamo ancora ai giorni nostri e il ricorso è significativo, senza che le obiezioni di quell'anonimo oratore del Senato romano possano giustificare quelle di un deputato del nostro Parlamento; anzi il futuro che per quell'anonimo era ancora nel grembo di Giove e che per noi è divenuto storia che possiamo interrogare *sine ira et studio* dovrebbe trattenerci da troppo facili profezie temerarie e paurose.

Vero è che anche quando nel 146 a. C. dopo un lungo assedio e vani eroismi, Cartagine ruinava sotto il piccone e fra gli incendi — tragica pagina che non si può rileggere senza quasi risentir lo sgomento della grande catastrofe — Roma occupò timidamente e col minimo rischio il territorio del nemico; scavò un fossato — proprio un fossato — a segnare i confini della nuova provincia non molto lontano dalla costa e il resto abbandonò a Massinissa, re numida alleato e fedele: gli cedeva così insieme i fastidî dei pericolosi vicini. Roma trovò allora opportuno quel sistema di protettorato che la stampa estera nel suo alto disinteresse consigliava all'Italia per la Cirenaica e la Tripolitania.

Ora questo che abbiam detto dovrebbe condurre alla conclusione che la conquista che Roma fece di Cartagine fu anch'essa una *fatalità storica*, come la nostra, non già smania di imperialismo; o perire o far perire: ecco la scelta che la storia poneva a Roma nei suoi rapporti colla rivale punica nel Mediterraneo; e l'esito per grande fortuna nostra fu tale che Roma e non Cartagine, l'Italia e non l'Africa, stirpe ariana e non stirpe semitica dominasse quel mare. Speriamo che fra cento anni chi dovrà

Cavalleria di Mauri d'Africa nella spedizione di Traiano in Dacia. — Dalla « Colonna Traiana ».

scrivere nella *Rivista del Touring* delle vicende nostre abbia a dire lo stesso.

Ma a dicianove secoli di distanza, un grande storico, il Mommsen, accusò la condotta di Roma in Africa dopo la caduta di Cartagine, di timidità, di corta vista in confronto a quella imperiale di così larghi orizzonti e di così audaci iniziative. Eppure che volete? la stima pel grande storico non scema in me quella che sento per la sapienza politica del senato repubblicano di quegli anni, e certe disquisizioni storiche fatte a tavolino dopo circa 2000 anni mi lasciano leggermente scettico.

***

Fino allora quindi i romani non avevano che assaggiato l'Africa nella sua parte più facile e seducente; la conobbero veramente la prima volta nelle sue difficoltà in quella guerra contro Giugurta di Numidia che corse fra il 110 e il 104 a. C.; sciagurata guerra condotta prima da generali inetti e corrotti, e solo più tardi con energia romana che rivelò qual capitano avesse Roma in Caio Mario d'Arpino.

Penetrarono allora i romani nel paese, ne conobbero i pericoli e le insidie che sono i pericoli e le insidie della nostra guerra, e un nemico che è il nostro nemico; che se non leggiamo di quell'impresa i diffusi racconti dei corrispondenti giornalistici, ne abbiamo il racconto particolareggiato ed esatto d'uno che uomini e paese ben conobbe perchè ne fu governatore: Caio Sallustio Crispo. Oggi come allora convengono a quei nemici le parole dello storico: « gente mobile, infida, che non si conquista nè col beneficio nè colla paura », quel mare è ancora *saevum* e *importuosum;* la terra « fertile di biade, buona alla pastorizia, infeconda d'alberi, scarsa l'acqua di cielo e di terra »; e a tanta parte delle nuove terre nostre conviene ciò che egli dice del territorio di Capsa: « eccetto la città tutto il territorio vicino è deserto, incolto, senz'acqua ». Ed anche il modo di combattere era quello che stanca i soldati nostri: non la battaglia campale, ma la scorreria, il subito assalto e la ritirata precipitosa, una mobilità incessante contro la quale la tattica del legionario non aveva presa, onde ancora oggi il condottiero nostro come il romano « si vede stancheggiato dalle insidie e tolto dal nemico la possibilità di battaglia », e vede i nuovi Garamanti riempir di sabbia nella fuga, come già dice Plinio, i pozzi lungo la via.

Resti di una fattoria fortificata in Mauritania.

Quale interesse avranno provato i romani a leggere le pagine di Sallustio è facile immaginare; dico de' profani come di quelli che sarebbero stati chiamati a dirigere operazioni di guerra in quelle regioni; nè forse quella lettura sarebbe del tutto inutile oggi, non fosse altro agli impazienti, che vedrebbero anche Mario a un certo punto d'una spedizione costretto a far deporre ai suoi soldati ogni altro oggetto per caricarli, loro colle bestie da soma, di otri d'acqua.

PORTA SETTENTRIONALE DEL CAMPO DI LAMBESI.

Ma la tenacia romana fu più forte degli uomini e della natura, e appena circa settant'anni dopo quella difficile spedizione, Lucio Cornelio Balbo entrava in Roma trionfante per aver disperso e domato non i vicini Numidi, ma i Garamanti abitanti dal Fezzan alla Gran Sirte e coi Garamanti tant'altre popolazioni del deserto di cui portò nel trionfo scritti i nomi su cartelli: nomi nuovi e strani ad orecchio romano come a noi la prima volta quelli oggi già illustri di Sciara-Sciat e di Ain-Zara: Plinio ce ne ha conservato la lunga enumerazione.

E già era a quei tempi divenuta provincia romana la Cirenaica, quel bel giardino di natura così fecondato dalle piogge che un motto libico, conservatoci tradotto da Erodoto, diceva che «ivi il cielo è forato»; ed era divenuta provincia non per conquista ma per eredità di un re Tolomeo Apione; chè i romani ebbero anche questa fortuna, che è fortuna dei forti, di ereditar dei regni. Anche *Leptis Magna*, la Lebda moderna, aveva sollecitato durante la guerra numidica il favore di avere una guarnigione romana, e così a poco a poco, passando gradatamente e abilmente dai protettorati alla conquista e senza le sottili trame diplomatiche di Algesiras e di Agadir, Roma nella prima metà del primo secolo dell'impero aveva costituito un dominio africano che andava dai confini dell'Egitto all'Atlantico, dalla costa bagnata dal Mediterraneo fino al deserto.

* * *

Un dominio non sempre tranquillo per incursioni e ribellioni che più o meno si ripetono fino alla caduta dell'impero e delle quali fu una delle più lunghe e pericolose quella provocata e guidata da Tacfarinate, un capo numida che aveva militato sotto Roma e che le armi e la tattica romana usò nella rivolta. Leggendo in Tacito il racconto di quella guerra pare in alcuni punti di leggere un giornale del presente: perchè come i Turchi cogli Arabi, le schiere romanizzate di Tacfarinate inquadravano e dirigevano le torme chiamate dall'interno colla lusinga della vittoria e del saccheggio; e, come i Turchi, Tacfarinate spargeva le voci di disastri romani per eccitare le turbe a seguirlo. Solo mancava allora un fattore che oggi è contro di noi e potente: il fanatismo religioso. Qual si fosse la religione libica non era quella gelosa di *Allah*, e nessun dio era invocato in odio a Giove Capitolino.

E un altro richiamo alle cose presenti, che colle passate si colorano a vicenda, trovo, valicando per brevità parecchi secoli, in avvenimenti del IV secolo, che toccano da vicino le terre divenute nostre: *Leptis* (Lebda) ed *Oea* (Tripoli); lo storico Ammiano Marcellino accingendosi a parlare di questi fatti dolorosi dice «che la Giustizia stessa li pianse». *Iustitia quoque ipsa deflevit.*

Si trattava di un assalto delle tribù beduine degli Austuriani — chissà non ve ne sia qualche discendente fra i feroci di Henni e di Sciara-Sciat — che piombarono come fiere rabbiose, *ferarum similes rabie concitarum*, sul territorio di Leptis e di Oea mettendolo a sacco. Ricorsero gli abitanti al governatore della provincia che arrivò con un nerbo di truppe, ma domandò per fare una spedizione contro gli invasori 4000 cammelli e vettovaglie abbondanti. Chiedere a quei poveretti una tal prestazione era pigliarli a gabbo, quindi indugi, trattative, inerzia che permise ai barbari nuove incursioni. E di queste il grave storico, fatto *reporter*, ci tramanda anche l'episodio di cronaca: un cotal Micone, impotente a fuggire, si buttò in un pozzo senz'acqua, donde fu tratto dai nemici con una costa rotta, ma condotto sotto le mura di *Leptis* fu riscattato dalla moglie, e tratto su con una corda fino ai merli, ricoverato in città. Così per ben poco Micone è passato nella grande storia che forse non registrerà il nome di tanti nostri oscuri eroi che oggi cadono in quelle terre.

Ma in tutte queste frequenti lotte la ragione restò sempre ai legionari e ai cavalieri romani accampati ai confini, difesi da accampamenti, fortini, trincee, e veglianti e pronti ad accorrere dove il bisogno voleva. Deposti il *pilum* e l'asta nei periodi di pace, tracciavano strade, gittavan fondamenta di città, inalzavano templi ed are agli dei patrii, spargevano germi di rinnovamento civile in una lenta e sicura re-

netrazione pacifica. Meraviglioso organismo di forza e di civiltà che il nostro soldato ha ben l'attitudine di rinnovare, quando maturino i tempi dell'opera sua.

Ed è pur meraviglioso vedere come in tempi ordinari fosse poca la forza che Roma teneva nel suo vasto dominio africano: erano circa 12 000 uomini in Numidia (Tunisia e Tripolitania) e 15 000 in Mauritania (Algeria e Marocco), dove oggi per la sola Tunisia e Algeria la Francia tiene circa 50 000 uomini. Molti però, più che in altre provincie, le così dette *cohortes equitatae*, cioè le coorti montate, avendo i romani imparato per un'esperienza che i nostri capitani fecero ora a loro costo, quale importanza abbia la cavalleria in quei paesi e contro quei nemici.

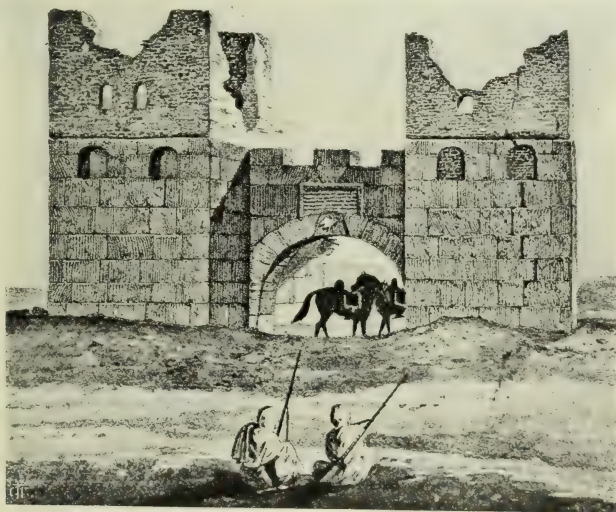
ROVINE D'UN ACQUEDOTTO ROMANO, PRESSO COSTANTINA.

Fin dove Roma penetrasse nelle sue escursioni militari o pacifiche verso l'Africa tenebrosa non è facile dire; ma non è difficile che altri esploratori o conquistatori abbiano in futuro a provar la sorpresa del generale francese Saint Arnaud che nel 1850 scriveva dall'Algeria al fratello che egli stava per addentrarsi in una delle gole più inaccessibili della catena dell'Aurès, l'antico *Aurasius*, che poteva dirsi la fine del mondo, e che sperava di scrivere sulla parete della montagna il numero del reggimento, il nome del capo e il giorno che, per la prima volta senza dubbio, un esercito s'era mostrato in quelle regioni selvagge. Ed ecco che pochi giorni dopo egli è costretto a scrivere la sua delusione: inciso nella roccia di quella gola egli aveva trovato il ricordo che sotto Antonino Pio il distaccamento d'una legione romana aveva, mille e settecento anni prima, praticato quella via. *Nous sommes restès sots*, concludeva il generale francese: lo storico pensa invece alla meravigliosa espansione del genio romano e il filosofo quanto cammino già fatto è costretta l'umanità a ripetere (1).

***

In quell'opera di guerra e di civiltà compiuta in Africa dalle legioni il ricordo più insigne fu lasciato dalla terza legione Augusta, ed è doveroso, oggi che l'Italia combatte in quelle terre, risvegliare il ricordo di questi suoi figli antichi che in altri tempi la fecero temuta.

La *legio tertia Augusta* tenne per parecchi secoli campo a Lambesi, ai piedi del versante nord di quella catena dell'*Aurasius* oltre la quale si stendeva il deserto, a 150 chilometri circa dalla costa mediterranea. I ruderi del campo militare di Lambesi parlano ancora oggi della forza di Roma.

Lungo 500 metri, largo 420, circondato da un muro e da torri e difeso da una fossa, conteneva nel punto d'incrocio delle due vie che l'attraversavano un vasto edificio, il pretorio, di cui sorgono ancora le mura perimetrali; e intorno al campo, che divenne così cittadella, le vaste ruine di una città, città di soldati da quando le milizie poterono alloggiare colle famiglie fuori del campo: resti di vie, di case, di monumenti: archi, templi, portici, e dovunque a migliaia pietre con iscrizioni sepolcrali, votive, onorarie, com-

PORTA DI UN ACCAMPAMENTO ROMANO A BONDJEM.

(1) E' bello anche rileggere l'iscrizione romana che ricorda quel fatto per ammirarvi quella chiara semplicità romana che l'epigrafia moderna, ahimè!, ha troppo disimparato. Suona quell'iscrizione: « Consoli Antonino Pio la quarta volta e M. Aurelio la seconda, per cura di Prastina Messalino legato di Augusto, propretore, un distaccamento della legione VI Ferrata aprì la via (*viam fecit*) ». Noi avremmo almeno fatto dettare l'epigrafe dal Pascoli.

memorative che ci danno suggestive relazioni della vita che vi si svolse per lunghi anni: ricordi di imprese militari, di *clubs* di soldati e di sottufficiali, di casse collegiali e di assicurazione, di tutta insomma una varia e intensa vita militare e sociale.

E' leggendo di quelle iscrizioni certi elenchi di congedati che si capisce quale crogiuolo fosse l'impero per la fusione dei disparati elementi delle più lontane provincie; poichè in uno d'essi dell'età d'Adriano, solo quattordici soldati sono originari della provincia d'Africa, uno è di Cirene, sei d'Egitto, sessanta di Siria, di Bitinia o regioni vicine, uno della Mesia inferiore, uno della Gallia: l'aquila legionaria di questi lontani e dispersi provinciali aveva fatto dei camerati.

Anche trasse Roma de' soldati dall'elemento indigeno che aveva così spiccate qualità militari, e se ne servì in patria o per lontane spedizioni. Fra le figurazioni della colonna traiana si vedono de' cavalieri vestiti di tunica succinta, montati su piccoli cavalli, senza sella e senza freno; sono essi i cavalieri della Mauritania che sotto il comando di Lusius Quietus accompagnarono Traiano nella sua spedizione in Dacia, oltre il Danubio: si riconoscono anche dalla caratteristica acconciatura delle chiome a ciocche inanellate che incorniciano il volto. Così per opera di Roma qualche rapporto storico unisce — *mirabile dictu* — la Rumenia al Marocco.

RUINE DEL PRETORIO NEL CAMPO DI LAMBESI.

Ma fra quei ricordi del campo di Lambesi uno ve n'ha di più singolare interesse, perchè unico del genere in tutto l'immenso materiale epigrafico: sono i frammenti di un ordine del giorno che l'imperatore Adriano, questo infaticabile imperiale *tourist* del mondo antico, rivolse alle truppe di Lambesi che durante la sua ispezione avevano dato prova della loro valentia innanzi all'imperatore. Giovi di quei frammenti riportar qualche saggio, perchè paion l'eco ripercosso in tempi lontanissimi di più recenti ordini del giorno pur banditi ai confini del deserto (1):

« *Cavalieri della legione!*

« *Le esercitazioni militari hanno in certo qual modo loro leggi alle quali se si aggiunge o si toglie, minore è l'esercizio o più difficile; e quanto di difficoltà si aggiunge tanto si toglie di eleganza. Ma voi fra gli esercizi difficili deste prova del più difficile, quello di lanciare l'asta vestiti di corazza: lodo non solo la cosa, ma lo spirito militare...* ».

« *Cavalieri della Coorte VI dei Commageni!*

« *Difficile cosa è per cavalieri di coorte far bella figura per sè stessi, più difficile non farne una cattiva dopo gli esercizi dei cavalieri legionari; altra estension di terreno, altro numero di tiratori, più frequenti conversioni, cariche più nutrite, maggior bellezza di cavalli e ricchezza d'armi secondo la misura dello stipendio. Ma voi collo spirito vostro evitaste il cattivo effetto, compiendo animosamente ciò che dovevate; aggiungeste il lancio colla fionda e coll'asta; saltaste sempre con slancio. Io riconosco in questo tutto lo zelo singolare del mio legato Catullino...* ».

E ad altre truppe di questo campo, non sappiam bene quali, l'imperatore rivolgeva quest'altri elogi che ci fanno assistere quasi di presenza alle operazioni di campo del soldato romano:

« *Le fortificazioni che altri avrebbero distribuito in più giorni voi le compiste in un solo; costruiste un muro di lungo lavoro e come s'usa per accampamenti d'inverno in tempo non più lungo che se lo aveste fatto di zolle erbose che tagliate a pezzi eguali facilmente per loro natura si trasportano, e si maneggiano; e voi lo faceste invece di massi gravi e ineguali difficili a sollevare e a mettere a posto in modo che le loro irregolarità si combacino; scavaste una fossa in terreno resistente e scabro per la ghiaia e ne eguagliaste le pareti raschiando; e approvato dai vostri capi il lavoro, rientraste nel campo e preso in fretta il cibo e afferrate le armi, tosto seguiste la cavalleria mandata in esplorazione...* ».

* * *

Ben dovette sonar dolce la lode imperiale se fu incisa nella pietra a perpetuo ricordo da quei soldati d'Africa, mobile baluardo contro i mobili stormi delle tribù del deserto. Dietro quel baluardo l'aratro solcava sicuro le terre feconde; feconde così che l'Africa divenne uno dei granai di Roma capace di fornire 600 000 ettolitri di grano agli ozî della plebe romana che chiedeva *panem et circenses;* e Orazio per dire una stragrande ricchezza fondiaria usa l'espressione forse popolare « quanto si raccoglie sulle libiche aie », e un procuratore d'Africa mandava ad Augusto come una meraviglia quattrocento *germina* usciti da un sol seme.

Incredibile a dirsi, scrive Plinio nel riportare la cosa, che per vero può discutersi; non già il fatto per sè significativo di quell'invio a Roma di un esempio della meravigliosa fecondità africana. La stessa Tripolitania, l'arida Tripolitania, in riconoscenza della

(1) CORPUS INSCRIPT. LATIN. VIII. 18587. A intelligenza di alcuni punti dei passi riferiti è necessario aver presente che annesso alla legione vi era un corpo di cavalleria detto *ala*, di contingente superiore e con stipendi più alti dei corpi di cavalleria annessi alle Coorti reclutate fra i provinciali, come i Commageni, qui ricordati, di origine siria.

sicurezza data dall'imperatore Severo alla regione, prese l'impegno di fornire ogni anno a Roma una certa quantità d'olio e di grano.

Solo il fiorir dell'agricoltura spiega la fitta popolazione. Chi guarda la carta archeologica che i francesi hanno redatto dell'Algeria e della Tunisia, — e che un giorno, speriamo vicino, gli italiani potranno redigere per la Tripolitania e la Cirenaica — resta sorpreso ai fitti segni che indicano tracce o ruine di antichi abitati, e quindi di vita operosa anche dove oggi è solitudine e deserto. E già nei primi momenti della conquista i nostri soldati, colle mani ancora frementi d'aver impugnato il fucile, disseppellivano nello scavar le trincee di Ain-Zara un musaico che fu pavimento forse d'una villa, e attesta che intorno non vi doveva essere la desolazione delle dune di sabbia e le minacce della barbarie. Più che la sabbia del deserto pesò su quel musaico all'ombra del palmeto la sonnolenta inerzia di popoli barbari, e il bersagliere che ora scava la trincea forse prepara il solco alla civiltà nuova che si ricollega all'antica. Lieta del fato l'Italia raccolse quel ricordo dell'antica civiltà latina come un ammonimento e un augurio.

E forse ci aspetta qualche sorpresa come quella che in Algeria coglie il viaggiatore il quale dopo avere attraversato un desolato paese verso il povero villaggio di Timgad vede ad un tratto sorgere innanzi a sè un arco di trionfo, i ruderi di un foro, di un teatro, di un tempio: i resti dell'antica Thamugadi, che parlano di Roma nostra.

Fra quelle ruine, lungo la via, sono rimaste ancora in posto due fontane che nel fiorire della città versavano l'acqua abbondante e fresca condotta dalle montagne; così abbondante da bastare anche alla nettezza di pubbliche latrine, là dove oggi i pochi indigeni abitanti sotto le tende devono a fatica cercar l'acqua lontana per dissetarsi.

Qui stava il secreto della fecondità di quelle terre oggi così sofferenti d'aridità: la ricerca, la conduttura e l'uso vigile e sapiente dell'acqua. Quelli stessi che avevan fatto di Roma la città più ricca d'acque salubri conducendo attraverso la Campagna gli archi arditi dei loro acquedotti, distendendo la rete fitta delle *fistulae* di piombo per le strade e per le case, cercarono in Africa l'acqua nei monti lontani e nel sottosuolo vicino, aprirono pozzi e cisterne, costruirono castelli d'acqua, bacini, sbarramenti di fiumi per costituire riserve preziose e dettarono regolamenti minuti per regolar la distribuzione ai privati.

Uno di questi regolamenti fu trovato a Lamasba presso Lambesi inciso nella pietra, e a leggerlo par di vedere sorgere nella fantasia tutta una terra verde e sonora di murmuri d'acqua. Restano i nomi di quarantanove proprietari scritti in colonna, di fianco a ciascuno dei quali, nella colonna vicina, è segnata la competenza d'acqua in misura e indicati i giorni e le ore di irrigazione che a loro spettano con proporzioni diverse secondo che l'acqua è *ascendente* o *discendente* nel bacino di carico.

TOLEMAIDE: PORTA INTERNA.

Sapremo noi esser savi ed operosi come i padri nostri che ci precedettero? Par di sì, che prima ancora che vi portassimo le armi; nostri capitali e nostri ingegneri, con pacifica penetrazione, scavavano a Bengasi un pozzo artesiano, e chissà se fra non molti anni potremo anche noi incidere sulla pietra di qualche fontana le parole che leggiamo su di un epistilio a Calama in Numidia ricordanti una piscina «che prima raccoglieva il pigro corso di un filo d'acqua ed ora trabocca pel tumulto di onde rumoreggianti...» (1).

Chè non possiam credere che molto diverso fosse il clima allora che non sia oggi. Se Sallustio lamenta la *caelo terraque penuria aquarum*, leggiamo anche che sotto Adriano vi fu un periodo di cinque anni senza piovere così come in questi ultimi tempi in Tripolitania; mentre d'altra parte diversi sono i mezzi e gli strumenti agricoli oggi e i nostri sistemi di coltivazione da quelli ricordati da Plinio a cui pare tanto più meravigliosa la fecondità africana quando in certi paesi il terreno era solcato da un aratro primitivo tirato da un asino e da una donna.

(1) CORPUS INSCRIPT. LATIN. VIII. 5335... *piscinam quae antea tenuis aquae pigra fluenta capiebat nunc vero... undarum intonantium motis redundante...*

Così potevano i cittadini di Roma aspettare ansiosi dal molo d'Ostia il comparir delle navi che portavano il loro pane dai lidi d'Africa; ma non veniva solo il pane dalle terre africane; venivano anche i legni preziosi delle sue foreste per i lacunari dei palazzi e i marmi rari per le colonne e i pavimenti delle terme, e l'avorio e la polvere d'oro. Veniva dalla Cirenaica l'olio ritenuto il migliore del mondo e i prodotti delle industrie di Tolemaide, di Apollonia, di Berenice, e il silfio medicinale che si pagava a peso d'argento; e di Numidia cavalli ed aurighi per il circo a guadagnar gloria e denari; chè vivi erano in Africa gli entusiasmi per le corse de' cavalli, ed è di Numidia quel curioso musaico dove il ricco signore fece effigiare le sue scuderie co' suoi cavalli e vi scrisse vicino il nome e anche espressioni affettuose come questa diretta al cavallo Polidosso (il Glorioso): « vinca o non vinca noi ti vogliam bene, Polidosso ».

E anche non tacerò di un'altra merce di importazione africana per quanto possa parer strana e non invidiabile: i carichi di fiere per gli spettacoli degli anfiteatri di Roma e delle provincie. Non fu questa importazione senza importanza per la civiltà di quelle terre. Mi viene in mente a questo proposito ciò che Cicerone, proconsole in Cilicia, scriveva all'amico Celio che gli aveva chiesto di mandargli delle pantere per gli spettacoli della sua edilità: « Quanto alle pantere, rispondeva Cicerone, diedi con ogni premura gli ordini a chi s'occupa di quella caccia; ma ormai di pantere v'è una grande scarsezza, e le poche che restano si lamentano altamente che non si dia la caccia che a loro; si dice perciò abbiano stabilito di esulare dalla mia provincia verso la Caria ».

Ora questo esodo, non di pantere sole, ma di tant'altre bestie feroci verso l'interno, avvenne in misura assai maggiore per le terre africane innanzi alla caccia spietata fatta contro di loro per soddisfare alle richieste di Roma. Si pensi che negli spettacoli dati da Pompeo combatterono nell'arena 400 leoni, e 500 in quelli di Cesare, oltre a 400 altre fiere africane; che 11 000 animali furono uccisi per l'inaugurazione del Colosseo e si capirà come le cacce spopolassero degli ospiti temuti le terre abitate. In questo caso anche la barbarie dei sanguinosi spettacoli romani fu per l'Africa un coefficiente di civiltà: contadini e pastori sentirono sicure le persone e gli armenti, e il campo e il pascolo poterono estendersi verso il deserto in pacifica conquista.

L'impero di Settimio Severo dal 193 al 211 segna l'età più fiorente per le terre d'Africa; africano egli stesso fu quell'imperatore, perchè nato a *Leptis Magna* di Tripolitania, e così africano che avvezzo al punico, non parlò mai benissimo il latino, e sua sorella lo ignorava del tutto. Chi mai avrebbe detto ad Annibale che un giorno, alla testa di quell'impero che egli tentava distruggere nel suo estendersi, sarebbe stato uno della sua razza, parlante la sua lingua! Ma se Annibale fosse risorto non avrebbe più riconosciuto quel suo paese dopo quattro secoli di dominazione romana: se la lingua punica sonava ancora sulle labbra del popolo, se sonava sempre come oggi il libico sulla bocca degli indigeni del deserto, l'Africa poteva ben dirsi latina di civiltà, di spirito, di coltura, di ordinamenti, di affetti: lo dicono, quando mancassero altre prove, quei tre grandi e originali scrittori che sono Apuleio, Tertulliano, Agostino, lo dicono quelle 23 000 e più iscrizioni latine sparse per tutto il vasto territorio e che ne rievocano tutte le latinità. Era necessario il turbine vandalico prima e poi quello più funesto maomettano per scardinare questo glorioso edificio inalzato da Roma, per rifar deserto dove era giardino, solitudine dove era popolo denso, e per distendere il funebre drappo d'una pigra inerzia dove il genio latino aveva risvegliato tanto fervore di vita.

MONETE D'OEA (TRIPOLI).

Ma il genio latino vi è ritornato colla Francia e vi ritorna oggi coll'Italia. Noi ridetteremo ai nostri soldati l'ordine del giorno di Adriano e incideremo sull'arco ristaurato di Tripoli il ricordo del nostro rinnovato dominio, come Orazio disse d'Augusto, *super Garamantas*.

E pare che fin la leggenda più remota ci richiami in qualche modo a quella terra. Si narrava che sorta una questione di confine fra quei di Cirene e quei di Cartagine s'era convenuto che partendo dei cittadini da Cirene e da Cartagine nel medesimo tempo ivi sarebbe stato il confine dove s'incontrassero. Da Cartagine, due fratelli Fileni con più rapido passo arrivarono più lontano; ma gli avversarî, sollevando accuse di frode, non s'arresero che al patto che in quel punto sarebbe stato il confine se ivi i fratelli Fileni si fossero lasciati seppellir vivi: e per la patria i due eroi accettarono il patto e sorse un'ara e *ara Philenorum* si chiamò d'allora sempre quel luogo.

Ora anche de' fratelli nostri furono dalla barbarie nemica sepolti vivi in quella terra e l'hanno fatta sacra e intangibile, ora e sempre: chè oggi come allora, come disse il poeta,

...dove noi poniamo i fondamenti
della potenza, là poniam de' nostri
morti l'ossa per consacrar gli eventi.

ATTILIO DE-MARCHI.

Per la raccolta e la buona conservazione della Carta d'Italia in fogli stesi.

CARTELLA-ATLANTE

Tipo di lusso in mezza pelle, con fregi dorati, a colori, con fogli di classificazione . . . . **L. 10**
Tipo comune in tela, con fregi . . . . **L. 6**
Tipo economico - rilegata uso pelle, a colori con fregi . **L. 2**

Aggiungere L. 0.60 per spese di porto nel Regno. — Per l'Estero queste spese sono caricate in assegno.

IL SANTVARIO di S. FRANCESCO in PAOLA

Il frontone del Santuario.

Questo famoso Santuario (1) fu edificato nell'anno 1435 da Francesco d'Alessio (San Francesco di Paola); ed in principio non fu altro che un oratorio molto angusto, con piccole celle per i primi seguaci della nuova istituzione, i quali lavorarono anche essi stessi a costruirlo. Di queste celle, nel numero di tre, se ne veggono le vestigia nelle stanze interiori del monastero, sepolto sotto le altre fabbriche che Francesco vi innalzò in seguito, allorchè vide accrescere il numero dei suoi seguaci ed avanzare sempre più il concorso dei suoi devoti. Prese di poi la risoluzione di fabbricare una chiesa più grande ed una casa più spaziosa; e allora Giacomo di Tarsia, barone di Belmonte, e patrizio cosentino, diede a Francesco il suolo ed i mezzi per l'elevazione di questa chiesa e casa proporzionate al grande concorso dei fedeli e dei religiosi. L'una e l'altra furono dedicate a San Francesco d'Assisi; l'altare maggiore si scorge ancora attualmente presso la magnifica cappella di S. Francesco di Paola. Altre aggiunte vi si fecero dopo pochi anni, e, senza demolire la prima chiesa, si fabbricò a lato una navata più grande, che fu come una nave di mezzo, avendo a sinistra la chiesetta più antica. In sostanza, questa fu lasciata come cappella, e nell'altare maggiore della nave più grande il Santo fece dipingere l'im-

Il chiostro.

(1) Per maggiori notizie leggere la « Monografia sul Santuario di S. Francesco in Paola » di Monsignor Domenico Taccone Gallucci, edita nel 1901 in Reggio Calabria pei tipi di F. Morello.

STATUA IN ARGENTO DI SAN FRANCESCO (CAPPELLA DELLE RELIQUIE).

magine di Santa Maria degli Angeli, in onore della quale dedicò tutto il tempio. Dopo breve tempo, e mentre continuavano ancora le discordie tra la Spagna e la Francia pel dominio dell'Italia, sorse, terrore della Calabria, Dragut-Rais, il quale, distrutta Palmi, venne con la sua numerosa flotta alla riviera di Paola il 2 luglio 1555, giungendovi all'improvviso. Fu inutile ogni sforzo per resistere alla sua formidabile armata; Paola fu in poche ore devastata dai barbari, i quali ascesero la collina del Santuario, e lo rovinarono col ferro e col fuoco.

Era allora correttore dei Minimi per tutta la Calabria il Padre Giovanni da Fiumefreddo, essendo Francesco da Paola morto in Francia, nel Convento di Plessis, presso Tours, il 2 aprile del 1507. Saputo ciò il pontefice Sisto V, con bolla del 1578, accordava ai Padri Minimi di Paola il permesso di questuare in qualunque luogo; e così i devoti di San Francesco, volendo veder sorgere nuovamente la chiesa ed il convento, e quantunque non in floride condizioni, fecero tutti a gara a privarsi dei propri averi, allo scopo di far risorgere il devastato Santuario onde rendere omaggio al loro Patrono e compatriota. A nulla valse il tentativo di eresia di Giovanni Gentile da Scigliano, e la dissidente dottrina dei vicini Valdesi di Guardia. Con grande entusiasmo si diè tosto mano alle fabbriche.

L'esempio venne dalla nobilissima famiglia Spinelli, che aveva in feudo Paola ed altri importanti luoghi della Calabria; e così la munifica D. Isabella di Toledo, figlia del celebre Pietro di Toledo, primo vicerè di Napoli, sorella di Eleonora Granduchessa di Toscana e vedova di Giovanbattista Spinelli, duca di Castrovillari e Cariati e Gran Protonotaro del Regno, elargì vistose somme per il restauro e la dotazione della chiesa e del convento.

Nel 1567 era tutto finito, ed il 31 dicembre del 1716 monsignor Giuseppe Maria Perimezzi, vescovo di Oppido, consacrava la chiesa.

Ecco come è attualmente il famoso Santuario, degno di essere descritto ed illustrato.

Questo edifizio ha d'innanzi una croce di ferro, fermata sopra una colonna di granito, la quale fu prodigiosamente portata a spalla, ad un cenno del Santo, secondo le istorie narrano, dal nobile Nicola Picardi. Quindi viene il primo atrio che ha tre luci, con arco in mezzo, sostenuto da quattro grosse colonne all'esterno e da altre dodici all'interno. Segue il secondo atrio, il quale è anche appoggiato da altre quattro colonne alla parte esterna e da dodici alla parte interna. Sulla porta si trova un'epigrafe la quale reca dipinta la Vergine Assunta con ai piedi San Francesco d'Assisi e San Francesco di Paola. Sul cornicione vi è la data *A. D. MDCXXVI.*

In fondo poi allo stesso atrio si trova la cella abitata dal Beato Nicola da Longobardi, allorchè egli era portinaio del convento; ora è ridotta a cappella. A destra è la porta del Convento, ed in prossimità si scorgono le tre croci fatte dal Santo col proprio bastone, ed il pesantissimo sasso portato a spalla dal Barone di Belmonte.

La chiesa è semplice ed elegante; e, nella parte anteriore, sopra la porta, due lapidi ne ricordano la solenne consacrazione eseguita da monsignor Perimezzi. Ha l'altare maggiore di finissimo marmo con tabernacolo in oro pel SS. Sacramento, e sopra vi sono una statua in argento della Beata Vergine Assunta e due in marmo, una di S. Michele Arcangelo ed un'altra

LA VASCHETTA DELLA TROTA.

di S. Francesco d'Assisi. Dirimpetto si conserva l'antica effigie della Madonna degli Angeli.

In fondo alla navata laterale, a destra, si presenta la cappella di S. Francesco, la quale è chiusa da un bellissimo cancello; ha l'altare coperto di lamine d'argento a disegni con in alto un quadro rappresentante a destra San Francesco d'Assisi, ed a sinistra San Francesco di Paola. L'altare è privilegiato, per decreto del Papa Gregorio XIII, giusta supplica fatta dal marchese Giovan Battista Spinelli, il quale ebbe anche cura di far restaurare ed abbellire questa cappella. Tuttociò viene comprovato da una iscrizione che si legge nel cupolino.

Al lato sinistro di chi entra, è la nicchia che racchiude il busto in argento di San Francesco, eseguito in Palermo; e sotto, in apposite cassette, anche di argento, fin dal 1638 vi si conservano il mantello sul quale S. Francesco passò lo stretto di Messina, il cappuccio, un paio di calze, una camicia, gli zoccoli, la corona del Rosario, una pentola ed un dente molare, nonchè l'originale del processo ordinario per la beatificazione, compilato nel 1512 dal vescovo di Cerenzia e Cariati.

Dalla chiesa passando al convento si trova la parte che venne edificata da San Francesco; essa è ridotta a sei stanze, e, presso il campanile, è la cella del Santo. Essa contiene un altarino in marmo, alla cui destra vi è un affresco rappresentante San Francesco, che guarisce un paralitico, e sotto vi sono le seguenti parole che alludono ad altro miracolo. *Matri Numen te cessit clamanti, te renuente dari. Tibi voluit renasci filius atque nepos.*

IL MANTELLO SOPRA IL QUALE SAN FRANCESCO PASSÒ LO STRETTO DI MESSINA.

A sinistra poi è dipinto il Santo condotto avanti al Legato Pontificio, il quale chiamava troppo rigida la regola del futuro ordine; ed il Taumaturgo prende i carboni accesi che si trovavano nella stanza, e li tiene sulle mani senza esserne bruciato. Questa piccola cella è attigua alla porta dell'antico coro in prospettiva del muro destro della chiesa; il coro vecchio resta in fondo ad essa verso la finestra. Alla porta, tra la chiesa ed il convento antico, è affisso al muro un piccolo arnese di creta, nel quale il Santo era solito bere, e che ora si usa per conservare l'acqua benedetta. Gli altri affreschi antichi sono quasi del tutto cancellati.

Da un lungo corridoio in fondo al quale si scorge un quadro del Cuore di Gesù, si passa alla parte migliore del convento, con le sue sedici celle ed una sala per la biblioteca con archivio.

Nella biblioteca, inaugurata nel 1799, si conservano libri di molto pregio; e sulle pareti della stanza sono l'effigie di San Giovanni Crisostomo e Sant'Agostino. Nell'interno poi vi sono i ritratti dei distinti padri Toscano, Barbieri, Perimezzi, Tramonti, Mazza, Piro e Fortini. Al termine del corridoio si trova nel muro a destra, dirimpetto alla scala dell'attuale noviziato, un arco dipinto, che allo sfondo mostra la parola *Charitas* con due angeli che adorano il simbolico e biblico *Candelabro ardente.* Alle pareti dello stesso corridoio poi sono esposti i ritratti e gli epitaffi di esimii personaggi, che onorarono in altri secoli sia la loro patria Paola e sia l'ordine dei Minimi con la santità e colla dottrina.

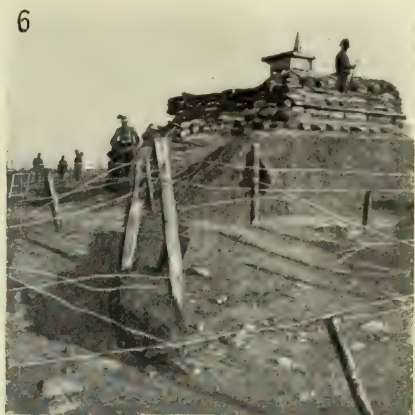
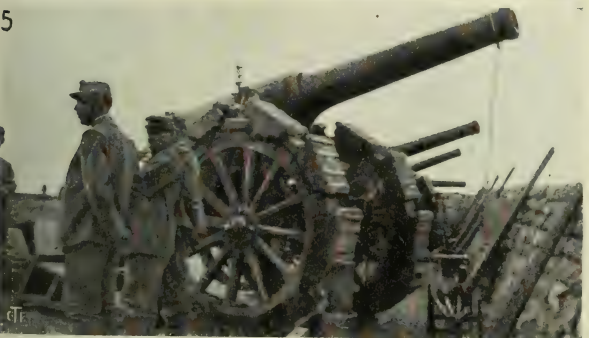
La parte poi del convento, che, per mezzo di un cavalcavia sul torrente Isca, si unisce al Santuario, fu costruito per infermeria a cura del benemerito Padre Francesco Antonio Zicari, ed in fondo al suo corridoio è un affresco con San Francesco, che impone il silenzio a chi percorre il luogo, perchè sacro.

Dirimpetto alle celle edificate al tempo di San Francesco è il così detto *deserto,* chiuso da un arco e da un cancello. Si trova prima la fornace di calce, dalla quale il Santo fece uscire vivo un agnello che di nascosto era stato mangiato e le ossa gittate nelle fiamme. Dopo la fornace viene la vaschetta o conca della trota, che contiene sempre la stessa quantità di acqua, sia che se ne tolga una parte e sia che se ne immetta in qualsiasi quantità. Poi si trova il *ponte del diavolo* e quindi la *grotta* dove San Francesco faceva orazione ed in una nicchia si scorge la statua del Santo in ginocchio avanti una croce, come fu trovato dai cacciatori che inseguivano una cerva.

Io non ho voluto di più dilungarmi in proposito; mi accontento di avere a mezzo della *Rivista* del Touring richiamata l'attenzione su un monumento che a parte ogni confessione religiosa, è un magnifico documento d'arte e di storia e che potrebbe fornire soggetto a nuovi e più interessanti studi non solo dal punto di vista religioso, ma specialmente sotto il rapporto artistico quando non si volesse tener conto di altri particolari di grande utilità per le storie regionali di questa nostra Italia.

Castrolibero (Casino Santa Lucia).

CARLO ZUPI
Segretario della Commiss. Conserv. dei Monum. della Provincia di Cosenza.

1. La corazzata turca Messoudjeh (*fot. G. Grimaldi*). — 2. La cannoniera turca Sed el Barr in possesso degli italiani. — 3. In vista del nemico. — 4. «Corvée» a dorso di cammello. — 5. Attendamento della Sanità militare. — 6. La batteria di mortai da 210. — 7. Colonna di approvvigionamenti diretta ad Ain-Zara. — 8. Un mortaio conquistato ai turchi. — 9. I soldati italiani fanno «toilette». — 10. Plotone di Esploratori.

1. Il primo pezzo dell'ottava batteria viene spinto alla trincea. — 2. Cavalleria indigena appiedata alla ridotta. — 3. La cavalleria araba in avanzata verso l'oasi nemica. — 4. In piazza del sale a Bengasi. — 5. La batteria d'assedio da 149 in puntamento verso il campo turco. — 6. Il blockaus B. — 7. Il mercato spicciolo a Sidi Helsein. — 8. Gli allevamenti privati dei soldati.

(*Fotografie del Cav. A. M*[illegible]).

I progressi della meccanica automobilistica e la nuova vettura SPA 12-15 HP tipo 1912

I nostri lettori non conoscono forse i criteri direttivi in altre pubblicazioni enunciati che presiedono all'attività e alla produzione delle Officine *Spa*. Ma, quasi sicuramente essi sanno, che questa Casa Torinese, la più giovane tra le nostre grandi Marche primarie, è altresì una di quelle dotate di più alacre, di più ardito spirito innovatore, è una di quelle che non solo hanno sempre camminato alla testa del progresso, ma che sovente lo hanno preceduto. Le iniziative tecniche della *Spa* hanno il più delle volte segnato la via per cui poi si è avviata l'industria, hanno dato l'impulso a qualche corrente costruttiva che si è poi generalizzata, sono state insomma una specie di anticipo dell'evoluzione per cui poi si è svolta l'industria automobilistica. Sapienza tecnica, maestria costruttiva, serietà di intenti, organizzazione perfetta? Sì tutti questi sono fattori che hanno il loro peso, e che concorrono certo al resultato sopra detto, ma non bastano ancora. Ci vuole qualche cosa di più, un elemento che non si insegna e non si acquista col solo studio, come non si insegna il buon gusto, come non si imparano le innate attitudini artistiche, e questo elemento che avviva ed anima tutti gli altri è appunto la vocazione, l'intuito, la passione. Sicuro! Alla *Spa* c'è questa passione grande inestinguibile per l'automobile, questa vocazione precisa per la meccanica automobilistica e basta pronunziare un nome per esserne persuasi: quello del cav. Matteo Ceirano, nome intimamente e indissolubilmente legato all'automobile fino dalle sue prime apparizioni in Italia. Ecco il segreto del favore ognor più schietto e vasto incontrato dalle vetture *Spa*, ecco perchè la *Spa*, può intravedere con certezza le tendenze che prevarranno nella costruzione e nella clientela automobilistica.

Il nuovo chassis «Spa» da 12-15 HP - tipo 1912.

Per questo riguardo il nuovo chassis *Spa* che noi descriviamo oggi e che sarà tra breve posto sul mercato (senza il malaugurato sciopero lo sarebbe stato nel marzo) costituisce un vero tipo rappresentativo. Esso non va giudicato tanto di per sè, per il suo valore singolo, quanto in confronto con gli altri *chassis* consimili, per il suo valore altissimo di modello.

E' una piccola vettura che ha in proporzione più rilevante tutti i pregi delle vetture grosse, dalla esecuzione raffinatissima al nuovo progresso che essa rappresenta dalla sua velocità alla sua potenza, dalla sua regolarità alla sua resistenza, dalla sua perfezione alla sua leggiadria.

E' una piccola vettura unica, si noti bene la distinzione, perchè non è già un saggio, un tentativo, un punto di partenza, ma è al pari della vettura massima, un punto d'arrivo, il supremo grado di perfezione, il compendio di tutto ciò che di più e di meglio si può ad un dato momento riunire ed attuare.

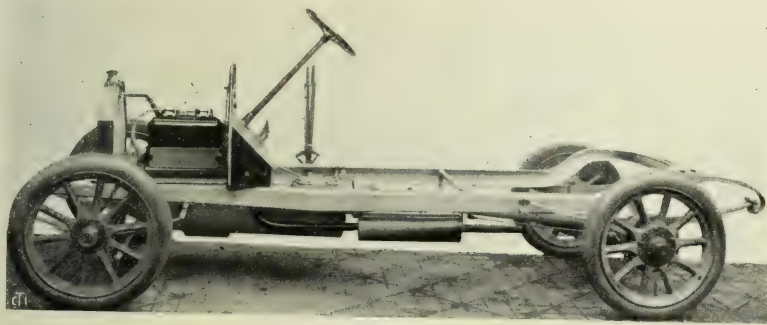
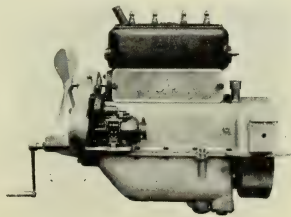
Ecco che cosa è la nuova vettura *Spa* 12-15 tipo 1912. Indubbiamente è in questa macchina che la semplicità dello *chassis* e la trattazione del motore *monobloc* trovano la loro ultima espressione.

Si osservi la fotografia di questo *chassis* con qualche attenzione e si dica poi se è possibile di concepire un insieme di linee e di forme più elegante e più irreprensibile, più agile e più puro. Si osservi come la grazia più squisita si accoppia alla robustezza, si noti la fine armonia delle proporzioni, una armonia semplice e severa che pare naturale e spontanea ed è questa la sua più bella virtù e che è il prodotto del calcolo più ponderato e più arduo. L'occhio non trova il minimo scontro, non riceve il minimo urto, non avverte squilibri, nè superfluità, pentimenti e correzioni, tutto vi è come deve essere, al posto preciso e nella sua guisa più normale. Ci si trova davanti a una purezza di stile incomparabile. E ci si sente trascinati a una ammirazione come davanti a un' opera d'arte.

Il motore è il capolavoro dei *monoblocs*. E' un piccolo gioiello, un gingillo per la sua piccolezza e per la sua mirabile finitura, ma un gingillo meraviglioso per la sua potenza come lo è per esempio un'arma di precisione, la mitragliatrice che in così piccolo volume e sotto apparenze così attraenti e luccicanti racchiude un tanto enorme potere.

Il motore «Spa» da 12-15 HP.

Discendente diretto di quell'ottimo motore *monobloc* che già nei tipi *Spa* del 1911 ha ottenuto l'unanime entusiastico consenso di quanti lo hanno esperimentato, ne è come il frutto insigne, l'ultimo portato, della sua evoluzione.

E' un magnifico pezzo di meccanica il quale ci fa pensare al gigantesco cammino compiuto dalla nostra industria solo lo si confronti con motori di qualche anno addietro. *Monobloc* nel

senso assoluto della parola, sgombro del tutto, liberato da ogni accessorio, da ogni tubo, da ogni filo, è ridotto a un solo masso compatto, che in sè rinchiude e contiene tutti i suoi organi siccome un organismo vivente.

Non vi è più di esterno che il magnete. Anche la pompa, anche il carburatore si sono incorporati nel motore nel suo *babi*, fusi con esso, e così pure il volano, alla cui chiusura si congiunge continuandola il pezzo di fondita che racchiude la frizione e il cambio che arrivano a fare una sola massa col motore stesso. E mentre motore, volano, frizione, cambio, costituiscono un sol gruppo chiuso, un vero blocco semplicissimo, solidissimo, indeformabile e inalterabile al riparo dagli agenti esterni, eccellentemente lubrificato e nelle migliori condizioni di funzionamento, di silenziosità, di economia, di durata, viceversa tutti questi organi sono assai più di prima accessibili e smontabili.

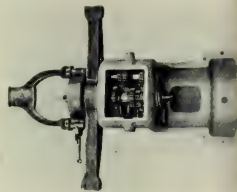
La caratteristica dei motori *Spa* è il loro elevato rendimento, la loro elasticità, ed anche quest'ultimo non viene meno alla tradizione, anzi la afferma più brillantemente. Con i cilindri di soli 70 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa, questo motore sviluppa una forza di molto superiore ai 20 HP effettivi, e riesce a imprimere alla vettura una velocità di oltre 65 chilometri all'ora, permettendole di superare facilmente qualsiasi ardua salita. Ma il pregio essenziale di questo motore, oltre alla silenziosità, regolarità ed elasticità consiste nella eccezionale economia di benzina dovuto al suo perfettissimo carburatore a due *gicleurs*, che con un regime lentissimo, permette al motore con immediata prontezza le più energiche riprese.

Noi che abbiamo avuto occasione di esperimentare più volte questo motore ne siamo rimasti letteralmente sorpresi e non crediamo di esagerare affermando che esso sarà uno dei motori più in vista del 1912.

Altra particolarità degna di attenzione della vettura è il ponte posteriore brevettato. Si sa che questo organo delicato e difficile costituisce il punto debole della maggior parte delle macchine. Ma per la *Spa* è invece un suo pregio ragguardevolissimo. Se ben pochi sono i ponti posteriori perfetti, questo della *Spa* può dirsi perfettissimo. E' formato da una scatola sferica in acciaio stampato che rinchiude tutto il movimento, ma disposto in guisa che si possono smontare tutte le parti interne senza togliere il ponte, poichè da una larga apertura posta retro si può estrarre l'intero differenziale dopo aver ritirato gli alberi di comando delle ruote. Tale ponte, che lascia perfettamente indipendenti gli alberi di trasmissione, oltre ad essere così pratico è di una solidità a tutta prova e di una eleganza semplice e meccanica.

IL NUOVO PONTE POSTERIORE.

Il cambio di velocità ben raccolto e robu-stissimo è del tipo a *trains balladeurs* con velocità e marcia indietro. La frizione è a di-schi, lo *chassis* è in acciaio stampato, centinat posteriormente e può ricevere qualsiasi ca-rozzeria. E così per tutto il rimanente, fren sterza, lubrificazione, ecc., la nuova vettu è in tutto eguale ai tipi più forti del 1911, ch sono stati e continuano ad essere il legittim vanto e il gran successo della *Spa*.

Il nuovo tipo 12-15 HP completa, com non si potrebbe meglio, la già estesa serie d tipi *Spa*, e avvicina queste vetture primar di classe a tutta una più vasta classe di con-sumatori. Oltre ad essere una splendida vettura la nuova *Spa* sarà il veicolo ideale di una nuova larga categoria di automobilisti.

BLOCCO DEL CAMBIO E DELLA FRIZIONE.

Per il suo prezzo più modico, per le sue rilevantissime qualità di economia, economia di gomme, di benzina, di manutenzione e per le sue molteplici attitudini, la nuova *Spa* 12-15 HP viene ad acconsentire l'automo-bile a moltissime borse a cui prima era preclus poichè attribuisce all'automobile una praticità un'utilità che dianzi non aveva.

Non è più una vettura unilaterale, una ve tura che se buona per città, non giova p viaggio o viceversa, è, la nuova *Spa*, una ve tura capace di ogni funzione.

Può far l'uso di una vetturetta ed è econ mica più di una vetturetta per il professionis e l'uomo d'affari, è la vettura più indica per uso di città, pratica e di lusso; è infine u eccellente macchina da turismo che nulla h da invidiare alle più grosse vetture.

Mentre nelle Officine *Spa* si stava apprestan la prima serie di queste nuove vetture, per c sono già numerosissime le prenotazioni, si lavorato con gran lena a fornire le macchi ordinate dal Governo per la Tripolitania.

Alla prima spedizione di veicoli da trasport *camions* con ruote cerchiate d'acciaio inviati Derna e *camions* con ruote montate su pne matici gemelli, spediti a Tripoli, i primi c hanno fatto servizio nel deserto, se ne è a giunta adesso una seconda di vetture 15-20 H destinate ai capi delle sezioni automobilistich Tutte le vetture qui riprodotte sono corazza a *spider* e preparate in modo speciale per servizio che debbono sostenere a Tripoli.

Con un bello slancio di operosità e di p triottismo la *Spa* ha potuto allestire rapid mente un tal gruppo di macchine, malgra lo sciopero dei metallurgici torinesi, affinc ai nostri prodi combattenti non venisse a ma care il valido sussidio dell'automobilismo.

LE SEI VETTURE «SPA» DESTINATE ALLE NUOVE PROVINCIE ITALIANE.

(Fotografie eseguite durante lo sciopero dei Metallurgici a Tor...

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano

Assemblea Generale Ordinaria dei soci del T.

Avviso di Convocazione.

A sensi degli articoli 27, 28 e 30 *dello Statuto sociale, è convocata in Milano, l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano e precisamente nel giorno di domenica,* 31 *marzo* 1912, *alle ore* 15, *nel Salone dell'Istituto dei Ciechi, via Vivaio,* 7.

ORDINE DEL GIORNO:

1. — *Nomina del Presidente dell'Assemblea (articolo* 33 *dello Statuto).*

2. — *Approvazione del verbale dell'Assemblea* 26 *marzo* 1911 *(pubblicato nella* Rivista N. 5, *maggio* 1911).

3. — *Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico e morale del Touring.*

4. — *Relazione dei Sindaci sul bilancio consuntivo* 1911.

5. — *Voto consultivo (art.* 34 *dello Statuto) sul bilancio consuntivo per l'esercizio* 1911.

6. — *Elezioni:*

a) *di* 8 *Consiglieri in sostituzione dei seguenti signori:* **Binda** *ingegnere* **Achille** — **Riva** *cav. ing.* **Alberto** — **Zaffaroni** *cav. uff.* **Alfredo** *(tutti scaduti per compiuto triennio e rieleggibili)* — *sen.* **Colombo** *ing.* **Giuseppe** — *senatore ten. generale* **Mainoni D'Intignano** *conte* **Luigi** — *sen.* **Mangiagalli** *dott. prof.* **Luigi** — *sen.* **Mangili Cesare** — **Serina** *dott. cav.* **Gerolamo** *(nominati interinalmente dal Consiglio a norma dell'art.* 21 *dello Statuto;*

b) *di* 3 *Sindaci in sostituzione dei signori:* **Magnocavallo** *rag.* **Camillo** — **Turrini** *rag.* **Gino** *(scaduti dalla carica annuale e rieleggibili)* — **Rocca** *dott. rag.* **Gian Battista** *(nominato interinalmente a norma dell'art.* 26 *dello Statuto).*

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'art. 35 *dello Statuto) nella* Rivista *del maggio prossimo, alla quale sarà annessa la scheda per la votazione sul bilancio e per le elezioni alle cariche sociali vacanti. Le schede (a norma degli articoli* 36, 37 *e* 39 *dello Statuto) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del* 1° *luglio* 1912.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 2 *luglio* 1912.

Il Direttore Generale — Il Consigliere Segretario
FEDERICO JOHNSON. — I. VIGLIARDI-PARAVIA.

Relazione dei Sindaci
sul Bilancio chiuso al 31 Dicembre 1911

Egregi Consoci,

Questa nostra relazione porta la firma di un nuovo collega, il dott. rag. G. B. Rocca, il quale è stato invitato lo scorso novembre a sostituire, a termini dello Statuto, il rag. Attilio Soffredi che ha presentato per suoi impegni personali le dimissioni da collega del Touring, carica alla quale era stato ininterrottamente chiamato dalla fondazione.

Per rispondere al nostro compito di riferirvi sulle risultanze dell'esercizio 1911, abbiamo preso in minuto esame lo stato delle nostre attività e passività al 1° Gennaio, e il preventivo sottoposto all'approvazione del Consiglio, preventivo molto generico e sommario, che in parte trova una specie di contro partita, negli impegni di bilancio, al passivo del Consultivo 1910; abbiamo seguito costantemente lo svolgersi dell'attività del nostro Touring, negli effetti finanziari e di cassa e abbiamo constatato col controllo delle attività e passività sociali, figuranti nel Consuntivo 1911 che vi è stato sottoposto, che i risultati presentati sono conformi alla verità e alle chiusure dei conti di registrazione della nostra contabilità.

L'esame delle nostre rimanenze attive, non è certo difficile; l'importo complessivo vi è rappresentato, si può dire nella quasi totalità, dai valori pubblici esposti al corso della giornata, e da somme liquide in conti correnti bancari, che a quest'ora ebbero già nuovo investimento secondo lo Statuto, per cui esula ogni ragione di critica su questa parte di bilancio, completata dalle somme esposte, per contabilità speciali e partite di giro, nonchè delle spese anticipate per l'esercizio 1912. Residuano ancora nell'attivo le cifre per mobili mantenute a L. 1, per il completo ammortamento di quelli acquistati nell'anno, e quelle rappresentanti le minuterie, le pubblicazioni, la Carta d'Italia, le quali attività cresciute nel quantitativo, vi figurano complessivamente per somma inferiore al 1910.

Il passivo rispecchia nel valore delle quote anticipate per il 1912 un maggior zelo dei soci nel pagamento dell'annualità, e le sempre più prospere condizioni nostre, nelle aumentate somme figuranti per gli impegni di bilancio, e per i residui passivi dovuti al maggior incremento dei soci.

E' spiacevole che la diminuita resistenza dei corsi della Rendita Italiana e degli altri valori rappresentanti il nostro attivo ci abbia costretto a portare al passivo la somma ingente di L. 40 mila, e cioè quasi l'intero interesse dell'annata, per fronteggiare l'eventualità di nuovi ribassi, essendosi nei due anni 1910-1911 già consumato, sul detto fondo, la somma di L. 38 mila.

In confronto ai preventivi fatti, sono state superiori le rendite nostre, sia per il maggior numero di soci nuovi annuali inscritti, sia per gli altri titoli del rendiconto, e le spese furono contenute non solo in limiti inferiori ai preventivati, ma sono anche in via proporzionale inferiori per socio, quando si voglia dalle stesse dedurre la somma rilevante stanziata quest'anno in aumento del fondo di fluttuazione di L. 40 mila contro le L. 10 mila conteggiate per lo stesso titolo nel bilancio dello scorso anno, e quando si voglia ancora ricordare che l'accrescersi dei soci, e dei soci vitalizi in ispecie, non corrisponde agli effetti del bilancio, per questo solo fatto, ad avanzi maggiori di reddito.

Il risultato di quest'anno è senza dubbio straordinario, e come tale va considerato, non solo per non crearci illusioni future, ma anche perchè molti dei fattori attivi essendo di carattere transitorio, potranno contro ogni buona volontà venire a mancare; ma se anche noi potessimo colla attuale Direzione non nutrire seriamente questi dubbi, è nostro dovere mantenere ed accrescere il nostro fondo di garanzia, perchè sia possibile estendere sempre più il campo e gli scopi della nostra molteplice attività, mantenere e migliorare i nostri servizi, assicurare matematicamente l'esistenza stessa della nostra Istituzione.

E qui avremmo finito; permetteteci però, egregi Consoci, nel pregarvi di approvare il bilancio pre-

(segue a pag. 164)

Situazione patrimoni

ATTIVITÀ

Voce		Parziali		Importi		Totale
Valori pubblici — L. 19 500 di Rendita Ital. 3 ³/₄ %, godimento 1° gennaio 1912 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 100,20	L.	521 040	—			
N. 58 Obbligazioni Ferrovie Meridionali al prezzo di » 346 —	»	20 068	—			
» 130 » » Mediterranee 4% » » » 502,50	»	65 325	—			
» 592 Cartelle Prestito Unificato Città di Napoli 5% al prezzo di L. 100,—	»	59 200	—			
» 380 Obbligazioni Ferrovie Italiane 3% » » » 351,50	»	133 570	—			
» 56 » » Sarde 3% » » » 355,—	»	19 880	—			
» 780 » Debito Redimibile 3% » » » 441,—	»	343 980	—			
				1 163 063	—	
Cassa — Numerario in Cassa	L.			8 620	84	
Conti correnti presso Banche	»			200 000	—	
Libretti a risparmio presso Banche	»			90 000	—	
Mobili	»			1	—	
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Annuari, Monografie, ecc.	»			14 473	—	
Carta d'Italia al 250 000 — Valore dell'esistenza	»			24 055	—	
Minuterie — Distintivi, minuterie varie per i Soci, placche per affiliati, ecc.	»			10 000	—	
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti	L.	10 155	—			
Esposta per memoria in	L.			1	—	
Credito verso Sottoscrittori di Cartelli indicatori	»			8 078	—	
Depositi presso terzi a cauzione, per affitto, gas e telefoni	»			12 410	—	
Crediti vari	»			79 729	18	
Spese anticipate pel 1912	»			73 072	44	
Partite di giro:						
Depositi di terzi per cauzioni	L	228 956	50			
Propaganda per il Bosco e per il Pascolo — Contabilità speciale	»	160 270	—			
				389 226	50	
Gestioni diverse. — Propaganda Bosco e Pascolo — Sottocomitato Nazionale V. C. A.	L.			84 198	78	
						2 156 92
	L.					2 156 92

Rendiconto d'Amministrazione

RENDITE

Soci annuali 1911 — Annualità riscosse durante l'anno:

Voce	N.	Quota		Parziali		Importi		Totale
Rinnovazioni — Italia	N. 69 419	a L. 6	L.	416 514	—			
Rinnovazioni — Estero	» 3 991	a » 8	»	31 928	—			
	N. 73 410							
Nuove inscrizioni — Italia	N. 15 601	a L. 8	L.	124 808	—			
Nuove inscrizioni — Estero	» 1 113	a » 10	»	11 130	—			
	» 16 714							
Soci Annuali	N. 90 154		L.			584 380	—	
Soci Vitalizi	» 4 999							
Totale Soci	N. 95 153							
Per minuterie			L.			11 543	95	
Per pubblicazioni			»			86 090	01	
Rendite, interessi attivi			»			50 190	89	
Introiti diversi			»			44 272	84	776 47
			L.					776 47

I SINDACI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO.
Dr. Rag. G. B. ROCCA.
Rag. GINO TURRINI.

IL CONSIGLIERE DELEGATO
ALLA CONTABILITA'
Rag. PIERO MORO.

IL DIRETTORE GENE
FEDERICO JOHNS

31 dicembre 1911.

PASSIVITÀ

Voce		L.	c.	L.	c.	L.	c.	L.	c.
ote anticipate dai Soci Annuali per il 1912:									
Rinnovazioni . Italia N. 18 354 a L. 6	L.	110 124	—						
Estero » 1 021 a » 8	»	8 168	—						
				118 292	—				
Nuove inscrizioni Italia N. 3 567 a L. 8	L	28 536	—						
Estero » 277 a » 10	»	2 770	—						
				31 306	—	149 598	—		
ote anticipate dai Soci Quinquennali	L.					50 196	—		
pegni varî di Bilancio:									
A disposizione per lavori della Sezione Strade	L.			130 891	84				
» » la stampa dell'Annuario Generale	»			36 400	—				
» » lavori diversi	»			48 923	70	216 215	54		
sidui passivi 1911:									
Residuo spesa per la Crociera motonautica 1911	L.			29 820	—				
Residuo spesa per la distribuzione 4 fogli Carta Italia ai Soci 1911	»			34 760	—				
Residui diversi	»			5 000	—	69 580	—		
telli indicatori									
Stanziamenti del T. ed ammontare sottoscrizioni al 31 dicembre 1910	L.			126 964	65				
» 1911	L.	5 000	—						
Ammontare sottoscrizioni 1911	»	14 759	60	19 759	60				
	L.			146 724	25				
Spese pei Cartelli indicatori già collocati al 31-12-1910	L.	125 344	60						
» per collocamento Cartelli nel 1911	»	19 886	70	145 231	30				
Residuo fondo									
iti varî — Verso fornitori	L.					1 492	95		
Diversi	L.			10 488	05				
	»			48 433	21				
ositi cauzionali						58 921	26		
tite di giro:	L.					15 000	—		
Depositi di terzi per cauzioni	L.			228 956	50				
Propaganda per il Bosco e per il Pascolo. — Contabilità speciale	»			160 270	—				
tioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo — Sottocomitato Nazionale V. C. A.	L.					389 226	50		
rva per la fluttuazione dei Valori pubblici al 1° gennaio 1911	L.			34 988	19	135 503	70		
Minor valore dei titoli al 31 dicembre 1911	»			25 133	50				
Residuo fondo	»			9 854	69				
Stanziamento supplementare	»			40 000	—				
imonio sociale:						49 854	69	1 135 588	64
) N. 4119 Soci Vitalizi al 1° gennaio 1911	L.					425 225	—		
» 880 » » inscritti nell'anno: Italia N. 735 a L. 100	»					73 500	—		
Estero » 145 a » 125	»					18 125	—		
N. 4999 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1911.								516 850	—
) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1910	L.			426 110	75				
Sopravvenienze attive dell'anno 1911	»			2 596	99	428 707	74		
Quota 1911 che si passa a Patrimonio sociale	L.					75 782	36	504 490	10
							L.	2 156 928	74

gennaio al 31 dicembre 1911.

SPESE

Voce		L.	c.	L.	c.
ne Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, ecc.	L.	144 537	12		
ni — Consolato, Affiliamenti, Biblioteca, Legale, Dogane, Automobilismo, Alleanze, ecc.	»	72 618	27		
ario Generale. — Compilazione, stampa e spedizione	»	50 189	45		
ta Mensile — Redazione, stampa e spedizione	»	182 772	46		
generali d'amministrazione — Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, spese d'incasso quote, ecc.	»	121 134	32		
spondenza e spedizione — Spese di corrispondenza coi Soci, spedizione delle pubblicazioni e delle minuterie acquistate dai Soci	»	22 049	03		
aganda — Distintivi, medaglie di benemerenza, pubblicazioni per la propaganda, affrancazione Medaglia dei 100 000 soci, ecc.	»	35 299	33		
festazioni 1911 — Esposizione Torino, Mostra Albergo Modello, Convegni, Crociera motonautica, ecc.	»	11 200	17		
li — Deperimento	»	2 734	—		
lli indicatori — Stanziamento annuale del T.	»	5 000	—		
uazione Valori — Stanziamento 1911	»	40 000	—		
— Rimborsi e riserve diverse	»	13 161	18		
				700 695	33
Quota che si passa a Patrimonio sociale	L.			75 782	36
	L.			776 477	69

IL VICE DIRETTORE GENERALE
L. V. BERTARELLI.

CONSIGLIERI SEGRETARI
I. VIGLIARDI-PARAVIA.
ALFREDO ZAFFARONI.

sentato, che noi ripetiamo tutta la nostra soddisfazione per questo inaspettato e splendido risultato dell'esercizio; permetteteci di manifestare la nostra ammirazione, maturata nell'esperienza di tutti i giorni, la nostra gratitudine per la Direzione, per il Consiglio, per gl'impiegati, per il bello e supremo sforzo coronato da tanto successo.

Rag. G. MAGNOCAVALLO
Dott. Rag. G. B. ROCCA
Rag. GINO TURRINI.

COMUNICATI UFFICIALI

NOMINA DI UN NUOVO SINDACO. — Si prende cognizione della sostituzione fatta dal Collegio dei Sindaci a termini dell'articolo 26 dello Statuto, del dott. rag. G. B. Rocca al dimissionario sindaco rag. Attilio Soffredi. Si manda a ringraziare il dimissionario, che rappresentava nel Collegio la tradizione delle origini del Sodalizio, per l'opera assiduamente prestata in favore del Touring per tanto tempo e si manifesta gratitudine e compiacimento verso il Collegio dei Sindaci per la felice scelta del nuovo Sindaco, di cui la convalidazione verrà pronunciata dalla prossima assemblea.

COMITATO CENTRALE V. C. A. — Si prende atto della sua rinnovazione e si nominano a farne parte, come membri rappresentanti il Touring, i signori: Riva ing. Alberto, nella qualità di delegato all'Ufficio di Presidenza; Mercanti cav. Arturo, nella qualità di segretario; Bettoni conte Federico, senatore; Bonardi avv. Italo; Chiarla gen. Ernesto; Maggiorotti ten. col. Andrea; Morando on. conte Gian Giacomo Bolognini degli Attendolo; Tarditi cap. Giuseppe; Cozzi rag. Mario; Zaffaroni cav. Alfredo.

ADOZIONE DEL CARNET DI PASSAGGIO IN DOGANA. — Avuta comunicazione del risultato della Conferenza, avvenuta a Parigi fra i rappresentanti degli Automobile Clubs federati all'Associazione Internazionale degli Automobiles Clubs riconosciuti, allo scopo di addivenire ad accordi riguardo i documenti di circolazione internazionale delle automobili e di passaggio delle frontiere, si prende atto con compiacimento delle deliberazioni relative all'istituzione del trittico binazionale ed all'adozione del carnet di passaggio in dogana, il quale trae le sue origini dal libretto internazionale di circolazione proposto dal T. C. I. da parecchio tempo e recentemente, nell'ultima conferenza internazionale dei Governi, approvato dal ministro Millerand.

Si prende atto che è stato dato mandato all'Automobile Club di Francia di far sentire, d'iniziativa del Governo francese, se le Cancellerie degli altri Governi consentono all'adozione di tale libretto senza la necessità di una nuova riunione di conferenza internazionale; mentre il Touring Club Italiano farà pratiche presso il Governo italiano perchè risponda affermativamente quando sarà interrogato dal Governo francese.

Si delibera di ringraziare il presidente della Conferenza, signor Chaix e di far predisporre una traduzione riga per riga del carnet di passaggio in dogana, in italiano, per la diffusione agli Uffici Doganali.

DELIBERAZIONI DELLA COMMISSIONE DI TURISMO NAUTICO. — Avuta comunicazione delle deliberazioni della Sottocommissione per le Pubblicazioni e Concorsi, si approva, per quanto riguarda il Concorso Segnalazioni Fluviali, che venga chiuso il periodo degli esperimenti, e che venga invitata la Giuria a presentare una relazione definitiva e le proposte relative.

Si accede pure alla proposta di pubblicare per il 1912 un nuovo volumetto delle *Guide illustrative delle vie d'acqua lombarde* col titolo *Il naviglio della Martesana*, restando fissato che la distribuzione di queste pubblicazioni resti devoluta per metà al Comitato di Milano per la Navigazione Interna e per metà al Touring Club Italiano.

BENEMERENZA 1912 PER LA PRESENTAZIONE DI NUOVI SOCI. — Si approvano le forme di benemerenza già vigenti, da compensarsi con medaglie, cioè: medaglia d'argento piccola per 10 soci presentati; medaglia d'argento grande per 50; medaglia d'oro per 100. Inoltre viene confermata la medaglia d'argento per una nuova adesione coll'acquisto del blocco della Carta d'Italia.

ASSEGNAZIONE PREMI PEL CONCORSO STAZIONI FIORITE. — Si prende atto della lettera, con la quale la Commissione Esecutiva del Concorso notifica le avvenute premiazioni.

OMAGGIO AI PARTECIPANTI ALLA CONFERENZA PEI SERVIZI DI VAGONI DIRETTI INTERNAZIONALI. — Si approva di fare omaggio ai partecipanti alla Conferenza che avrà luogo a Genova alla metà di febbraio, del II Gruppo delle *Guidine Ferroviarie*, che riguarda le linee Milano-Genova, Genova-Spezia, Genova-Ventimiglia.

SITUAZIONE SOCI. — Si prende atto con compiacimento della situazione dei soci al 15 febbraio che segna tuttora un molto rapido succedersi dei rinnovi ed un continuo incremento delle nuove associazioni.

DELEGAZIONE ROMANA. — Si delibera di far eseguire un distintivo sociale speciale che serva pei membri della stessa.

FUNICOLARE COMO-BRUNATE. — Col 31 dicembre 1911 è cessata la facilitazione.

NUOVE NOMINE

Medici.

Ascoli Piceno ...... Ruffini dott. Alfonso.
Bari .... Sgobba dott. Donato.
Bassanello .... Giuliani dott. Michele.
Como .... Sambuga dott. Pietro.
Nole Canavese ...... Ferrero dott. Achille.
Pereta .... Martini dott. Giacomo.
Piacenza .... Fantoli dott. Giulio.
S. Gregorio di Veronella .... Maschi dott. Giovanni.
San Sepolcro .... Scatolari dott. Giulio Cesar[e].

Legali.

Mantova .... Risi avv. Giovanni.
Modena .... Casarini avv. Alberto.

DIMISSIONARI O CESSANTI

Consoli.

Basilea .... Werner Guglielmo.
Caserta .... Da Sacco cap. Gino (C. M.)
Engi .... Biaggi rag. Luigi.
Gangi .... Santi prof. Restivo.
Novoli .... Dattilo Francesco Teobald[o] (decesso).
Oropa .... Ramella Nelusko.
Osio Sotto .... Rotigni Marco.
Partinico .... Cannizzo Rosso cav. Gioachino (decesso).
Turi .... Gentilucci rag. Guglielmo.

Medici.

Bologna .... Salvadori dott. Aldo.
Bosa .... Contini dott. Piero (decess[o]).
Gallese .... Scatolari dott. Giulio Cesa[re].
Tolentino .... Giannantoni dott. Pompeo.

Legali.

Bari .... Latilla avv. Giuseppe.
Bassano .... Cavalli avv. Arturo (decess[o]).

Per esuberanza di materia siamo costretti a rinviare al fascicolo del p. v. Aprile l'elenco dei Soci Quinquennali, dei Soci Benemeriti, le rubriche delle Informazioni, ec[c].

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Dicembre 1911

SOCI VITALIZI (1)

ACIREALE, Siles Nicola — ACQUATE, Villa Carlo — AREZZO, Gnocchi Oliviero — ASTI, Delfrate Angelo; Gibelli Carlo — BAGNOLI IRPINO, Mattioli Domenico — BAGNOLO DEL SILENTO, Papaleo Antonio — BIELLA, Agostinelli Mario; Gualino Carlo — BOLOGNA, Cavazza conte Filippo; Pagani Antonio — BORDIGHERA, Angst Alfredo, Lombardi Augusto — BORETTO, Cantarelli Giovanni — BORGO S. DONNINO, Cordani cav. Giuseppe — BORGO S. SEPOLCRO, Buitoni Aldo — BRENO, Rusconi Giuseppe — BUENOS AYRES, Antonini Romeo; Azaretto Edoardo; Devoto Francesco; Lavaggi avv. Enrico — CALLAO, Marchini Alberto — CASALE MONFERRATO, Caroni geom. Andrea — CASAMICCIOLA, Mennella Giuseppe — CASCINA GRANDE DI TORRE ISOLA, Scevola Angelo — CASOLA VALSENIO, Tierzi dott. Francesco — CATANZARO, Czarino rag. Bruto — CERIGNOLA, Borsò Ugo — CHIAVAZZA, Mosca Roberto — CIVIDALE, Cambiagio dott. Carlo — COLLIO, Brandone geom. Teodosio — COMO, Pinchetti rag. Camillo; Scalini avv. Gaetano — CRAVEGGIA, Ciolina Alfredo — CREMA, Chiappa Ginnio — CREMONA, Grasselli dott. Liberio — CRUSINALLO, Calvi Ercole — DOMEGGE, Barnabò Giovanni — FERRARA, Circolo Unione; Domenichini rag. Giuseppe — FIRENZUOLA, Verani Arturo — FIRENZE, Chiocchini Agostino; Corsini Filippo; De Grolée Leone; Monducci Domenico; Pugno Giuseppe Maria — GENOVA, Bozzano Dario; Croce Emanuele; Ferrero Antonio; Hefferich Walter; Lambruschini Domenico; Moresco avv. Mattia; Ottoboni avv. Enrico; Pretto Alberto; Sapelli cap. Ettore; Staricco Giacomo Carlo; Valentino Henry — GRUMELLO DEL MONTE, Serughetti Giovanni — LEGNANO, Larzati Lodovico — LEVANTO, Redoano Alessandro — LIMA, Raffo Gian Franco — LODI, Gandolfi ing. Giulio — MALO, CLEMENTI MARIA — MANTOVA, Pavesi ing. Sordello — MARSIGLIA, Combe Georges — MATHI CANAVESE, Rubatto Giorgio — MESTRE, Vivit rag. Iginio — MILANO, Allegri Carletto; Allegri rag. Edoardo; Allegri Enrico; ALLEGRI MARIA; Bianchi ing. Paolo; Brioschi ing. Franco; Buzzi dott. Alessandro; Cappelli Marco; Carabelli Ettore; Cervieri ing. Giuseppe; Chierichetti ing. Edoardo; Ferrario Carlo; Gavazzi Riccardo; Girgenti dott. Giuseppe; Golzi Emilio; Greppi conte Emanuele; Macchi Giuseppe; Meschia Pasquale; Montegnacco conte Mario; Morabito Franco; Moretti Ettore; Moretti rag. Gaetano; Norsa rag. Ugo; Pagani cav. Mario; PANIZZARI FERRI SOFIA; Pestalozza ing. Antonio; Piazza rag. Enrico Maria; Ramazzotti Giuseppe; Sciaccaluga Guido; Siriani Luis; Tosi avv. Cleto — MODENA, Bertarelli Luigi; Tardini Luigi Lorenzo — MOINACCO, De Claricini Guglielmo — MONEGLIA, Friscione Luigi — MONTEPESCALI, Concialini Lazzaretti avv. Annibale — MONZA, Canesi Ernesto; Maggi Giuseppe — MORETTA, De Ferrari ing. Ernesto — NAPOLI, Battistello rag. Filiberto, Morvillo Carlo; Turretta Aldo — NOALE, Sailer Carlo — NOVARA, Andreoni Aldo; Baldi Giovanni; Guida Francesco — NOVI LIGURE, Delle Piane G. B. — OLGIATE COMASCO, Momo Federico — ORISTANO, CARTA nob. ELISA — PADOVA, Schiesari ing. Gerolamo; Trettenero dott. Valente — PA-

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
VOLETE LA SALUTE??...
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI
FELICE BISLERI & C. - MILANO

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici — "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058 16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

LERMO, Merlo Vincenzo — PIACENZA, Soavi Guido — PIETRASANTA, Gerra cap. Davide — PISA Nissini dott. Mario — PONZONE, Giletti Oreste — PRATO, Buzzi Adamo; Salvi Cristiani nob. ing. Luigi — PUNTA ARENAS, Bianco Guido — QUARTO AL MARE, D'Albertis Ugo — RECCO, Beraldo cav. Giuseppe — REGGIO EMILIA, Benassi ing. Alberto — RIO GRANDE, Samoggia Giuseppe — ROMA, Barbi march. Luigi; Bonmartini nob. Giovanni; Cantoni comm. avv. Tullio; Radziwill principe Alberto; RADZIWILL principessa MARIA; Società fra Mercanti di Campagna ed Esercenti Industrie Agricole ed Armentizia nell'Agro e Provincia di Roma; Società Ingegneri e Architetti Italiani; Tiraboschi Carlo — ROSARIO SANTA FE', Firpo Giuseppe — ROSAZZA, Allara Perla dott. Carlo — ROVERETO, Todeschi bar. Giovanni — SALERNO, De Crescenzio ing. Vincenzo — S. ARSENIO, Costa Mele Carlo — S. PAULO, Picagli Menotti — SANREMO, Asquasciati Gian Carlo — S. VICENTE, Picagli Fabio — SAVIGLIANO, Gulino dott. Antonio; Villa avv. Giovanni — SPEZIA, Comolli Roberto; Narducci Lamberto; Troncone Paolo Giulio — SUBBIANO, Palazzeschi dott. Giuseppe; Pellegrini ing. Attilio E. — SUZZARA, Zanardi rag. Angelo — TORINO, Bianchi Angelo; Bonelli Ottavio; Bussolotti Giacinto; Canali Alberto; Cavalchini ing. Carlo; Conelli De Prosperi Franco; Conti Claudio; Daubrée Adolphe; D'Albertis G. Mario; Dina Gustavo; Fabris Pasquale; Falco Riccardo; Fenoglio Oreste; Franzini ten. Camillo; Mondon dott. Pietro A.; Mongini Vincenzo; Monticone Domenico; Moretti avv. Giuseppe; Orecchio Attilio; Ruspa dott. Giovanni; Salietti Alessandro; Sciarra Remigio — TORRE DEL LAGO, Lieber Vittorio — TRANI, Società del Casino — TREVISO Giudici prof. dott. Marcello — TRIESTE, Ruano Giacomo, Zulin Guido — UDINE, Zamparo Antonio — VALENZA, Vaccari cav. geom. Luigi — VARALLO SESIA, Mazzola Zacquini avv. Domenico — VENEZIA, Calzavara dott. Clemente; Coletti Aurelio; Del Vo cav. rag. G. B.; Magrini dott. Gino; Nani-Mocenigo conte Lodovico; Zanirato Umberto — VENTIMIGLIA, Davigo Giovanni — VERONA, Cozzi cap. cav. Emilio; Tea avv. Giuseppe — VIADANA, Cantoni dott. cav. Enrico — VIENNA, Hensemberger Serafino — ZELARINO, Paccagnella dott. Alberto — ZOAGLI, Loni Romano.

SOCI ANNUALI (1)

ALESSANDRIA. — Alessio Carlo, Bobbio rag. P. L., Calvi Gaetano Renato, Colombani Giuseppe, Corradi Cosimo, Drago Luigi, Ferrazzi Luigi, Landini ing. Felice, Pavesi Silvio, Pesce Mario, SARTORI LUISA, Visconti Luigi.
Acqui. — Unione Operaia Cooperativa.
Asti. — Accornero Giuseppe, Boano Carlo, Faldella Luigi, Gianolio Giovanni, Nebiolo Giovanni, Perotti Agostino, Pronzato Aldo, Rossi Carlo, Solaro Enrico, Soria Oreste, Trucchi Lorenzo.
Bel Veglio. — Teglia Alessandro.
Canelli. — Quaglia Giovanni.
Cantalupo. — Rossini Italo.

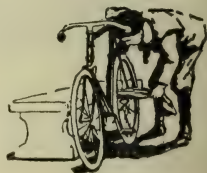
(1) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Biancherie di servizio e generi speciali per Automobili, Carrozze, Biciclette.

Strofinacci per pulizia di macchine e veicoli

Tele e tessuti in pezza per spolverini da chauffeurs, automobilisti e per abiti di fatica

Vestiari-combinazione in tela bleu, per meccanici

Scialli, Coperte e Plaids per carrozza ed automobile

Campioni e Catalogo gratis e franco, su richiesta alla Ditta

Fabbriche Telerie **E. FRETTE e C.** - Monza

Filiali: MILANO - ROMA - TORINO - GENOVA - FIRENZE.

Casale Monferrato. — Calvi Gaetano Renato, De Besson Gaspard, Massa Cleto, Ottolenghi geom. Enrico, Salvatoris Mario.
Cassino. — Demaria Giuseppe, Peverati Federico.
Chiusano d'Asti. — Garbero Giuseppe.
Coniolo. — Acuti Enrico, Goio Giuseppe, Martinotti Giuseppe, Martinotti Mario, Martinotti Salvino, Martinotti Silvio, Quartero Costantino.
Grognardo. — Allemani Placido.
Mombaruzzo. — Bottini Attilio.
Mongardino. — Viarengo dott. Ettore.
Nizza Monferr. — Vercelli Francesco.
Novi Ligure. — Chiaramella Cesare, Di San Marzano cap. Guido, Griglio avv. Osvaldo, Palenzona Guglielmo, Rossi Guglielmo, Tacchino Carlo, Vernetti avv. Aldo.
Ovada. — Ballati Luigi.
Pontestura. — Deregibus Luigi, De Stefanis Carlo Alberto, Redoglia dott. Agostino.
Ricaldone. — Imperiale Eugenio.
Rocchetta. — Casetta Michele.
S. Marzano Oliveto. — Spertino Carlo.
S. Damiano d'Asti. — Marinetti Vincenzo.
S. Paolo. — Faletti don Prospero.
Sarezzano. — Caminada dott. Ercole.
Serravalle Scrivia. — Merega Mario.
Stazzano. — Argenti Antonio.
Strevi. — Scovazzi Calisto.
Tortona. — Calzolari Enrico, Carnevale Luigi, Fiaschi Carlo, Giannarelli dott. Domenico, Romita Antonio, Rossi Camillo, Stella ing. Celestino.
Vignale Monferrato. — Birago rag. Daniele, Negri Edoardo, Scienza Giovanni.
Villafranca d'Asti. — Cagliero Michele.

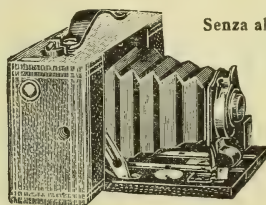
ANCONA. — Amoretti Ricci Alberto, Ascheri Giuseppe, Capobianchi Vittorio, Censi Luigi, Levrini Augusto, Mengoni Alberto, Montevecchi Remo.
Chiaravalle. — Fiorini Gualtiero, Guidano Augusto.
Jesi. — Zucconi Giovanni.
Monteroberto. — Tesci Gustavo.
Osimo. — Polverini Clemente.
Senigallia. — Bonvini Gino, Buffarini Guido, Gobbi rag. Gaddo, Rossi Guido, Ruga Sesto.
Serradeconti. — Fiorani Ettore.

AQUILA. — Camerini Angelo, Guenza geom. Giuseppe, Visca geom. Matteo.
Avezzano. — Caratelli Artemio.
Ca[illegible]l del Monte. — Dell'Orso Luigi, Sara Gervaso.
Città Ducale. — Pace Cesare.
Rocca al Cambio. — Mancini dott. Giovanni.
Trasacco. — Di Mella Vincenzo.

AREZZO. — Barluzzi Antonio, Brillardi Giuseppe, Buresti Ezio, Faralli Gino, Graverini Pietro, Guastavini Alfredo, Pelazzeschi Leonardo, Santini Giuseppe, Taddei Giorgio, Tecchi Antonio.
Castiglion Fiorentino. — Borri Luigi.
Cavriglia. — Murroni Francesco.
Cortona. — Berti Francesco, Tommasi Aliotti nob. Carlo, Vigiani prof. Dante.
Loro Ciuffena. — Fiaschi Carlo.
Lucignano. — Società Ciclistica « Italia ».
Pratovecchio. — Berti Angiolo, Cremoncini Mario.
Quarata. — Romanelli dott. Romolo.
S. Giovanni Valdarno. — Baille ing. Martin, Ermini Francesco, Sansoni Alberto.
S. Sepolcro. — Cerignoni Francesco, Niccolai Stefano, Nucci Rocco.
Subbiano. — Del Bon G. B., Ducci cav. Guido.
Talla. — Ducci cav. dott. Cesare.

ASCOLI PICENO. — Armandi Ruggero, R. Scuola Normale « Trebbiani Elisabetta ».
Amandola. — Belli Carlo, Fagiolari Luigi, Mori Omero, Roma dott. Romolo.
Montottone. — Levantesi Ignazio.
S. Benedetto del Tronto. — Del Giudice Ciro.
S. Elpidio a Mare. — Antonelli cav. Domenico.
Servigliano. — Manili Manilio.

AVELLINO. — Cornaglia Tommaso, Iovine Francesco, Raguso Ernesto.
Ariano. — Capobianco Giuseppe.
Bagnoli Irpino. — Cione prof. Rodolfo.
Bonita. — Consolazio ing. Olindo.
Calitri. — Circolo dei Cacciatori, Locoratolo rag. N.
Lacedonia. — Solimene Udalrigo.

Maestrani
ST. GALL (SUISSE)
CHOCOLAT & CACAO
Qualità squisite, insuperabili di fama mondiale.

Fotografi - Dilettanti.
Senza alcuna cognizione fotografica otterrete pieni risultati dopo solo mezz'ora da soli, usando la macchina fotografica
BROWNIE Pieghevole N. 2 A
I SUOI NEGATIVI HANNO IL FORMATO DI 7×11. LA SUA MESSA A FUOCO È AUTOMATICA .. L'OBBIETTIVO È ACROMATICO A POSA, MEZZA POSA, ISTANTANEA. ..
Caricabile e Scaricabile in PIENA LUCE
Prezzo **L. 40**
In ogni nostro negozio potrete esaminare la Macchina ed avere tutti gli schiarimenti che desiderate.
KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10 - Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

Lioni. — Vincenzo Sergio.
S. Andrea di Conza. — Passarella Giuseppe.
Nusco. — Del Sordo dott. Antonio, Gualtieri nob. Luigi Maria.
Solofra. — Di Donato Napoleone.
BARI. — Balestreri Terenzio, Bonola geom. Giacomo, Bruzzese Giuseppe, De Blasio Umberto, De Natale Giuseppe, Genghi Alfonso, Milella Pietro, Pennacchioni Ugo, Salem Nicola, Santagata ing. Luigi, Severini Altobelli, Suglia Cesare.
Altamura. — Bruno Giuseppe, D'Agostino rag. Nicola, De Sanctis Enrico, Giancaspro rag. Sergio, Narducci Guglielmo.
Andria. — Papa prof. Francesco.
Barletta. — Franceschini Cafiero, Manfredi Cafiero.
Bitonto. — Lovascio Giuseppe.
Cassano Murge. — Celebrini Di S. Martino Camillo, Mazzetti Vincenzo.
Conversano. — Lajacono Vincenzo.
Gravina. — Nardone Michele.
Modugno. — Pilolli avv. Giuseppe.
Mola di Bari. — De Stasi Vito Luigi.
Molfetta. — Nuovo Gennaro.
Monopoli. — Tandoi Giuseppe.
Turi. — Cistanino avv. Guglielmo, D'Arlabba Vincenzo, Fisco Domenico, Meschini Giuseppe, Pignataro Pasquale, Sarda Domenico, Turbato rag. Alberto.
BELLUNO. — Bosetti Luigi, Circolo Sociale, Dalla Rosa Giovanni, Fabbro Teresio, Gevonazzo Silvio, Nart Antonio, Pavanello Bruno, Piaz Giovanni.
Feltre. — Bortolon Aldo, Facchini Romolo, Filipetto Libero, Genero dott. Salvatore, Paoletti Giovanni, Zugni Tauro geom. Libero.
Fonzaso. — Garbin Antonio.
Meano. — Decima Giovanni.
Perarolo. — Testolini Giulio.
BENEVENTO. — *Apice.* — Castellucci Emilio.
Campolattaro. — Mandato Vincenzo, Viespoli Giovanni.
Circello. — Fiscarelli Giovanni.
Colle Sannita. — Carmine Antonio.
Guardia Sanf. — Santagata Raffaele.
BERGAMO. — Azzola Francesco, Bertoncini Luigi, Bianco ing. Ercole, Bramati Armando, Bulferotti Battista, Cabrini prof. Giovanni, Caperdoni Felice, Cattaneo Alfredo, Circolo Ufficiali 2° Artiglieria da Montagna, Crandi rag. Vittorino, Hauser Emilio, Marenzi Giulio, Mascheroni Giuseppe, Pandini dott. Giovanni, Pansera Antonio, Plebani Paolo, Rizzi Massimiliano, Sala Giovanni, Villa L. Giuseppe, Volonteri Biagio.
Alzano Maggiore. — Cividini Mario.
Azzano S. Paolo. — Fontana Angelo.
Calusco d'Adda. — Caslini Pietro.
Caprino Bergamasco. — Borsani Amerigo.
Caravaggio. — Fumagalli Antonio.
Casnigo. — Tomasini dott. Arturo.
Cisano. — Ardiani Elvezio.
Cividate al Piano. — Casati rag. Giovanni.
Clusone. — Gerardi Ugo, Mameli Graziano.
Fara d'Adda. — Giumelli Ezio, Pandini Raffaele.
Fontanella. — Basso Ricci Santo.
Gorno. — Briuley Jefford.
Grumello — Papi Enrico.
Lovere. — Brianzi Claudio, Bergamaschi Alcibiade, Capello Giacomo, Costa Ettore, Pagani Innocenzo, Torrecini Umberto.
Mezzoldo. — Balicco Giovanni.
Oltre il Colle. — Balzi Alberto, Tagliaferri Giuseppe.
Oneta. — Canova dott. Antonio, Tucker ing. Giorgio.
Ponte Barcotto. — Borsotti Carlo.
Ponte Nossa. — Guaschetti Maggiorino, Rota Giuseppe.
Pumenengo. — Compagnoni Basilio.
S. Giovanni Bianco. — Palanca Giuseppe.
S. Pellegrino. — Pietrasanta Giuseppe.
Scanzo. — Greppi Carlo.
Seriate. — Lozza Giovanni.
Stezzano. — Grassi Mario Silvio.
Trescorre Balneario. — Terzi Giovanni.
Urgnano. — Severi Achille, Vecchi Battista.
Verdello. — Longo dott. Flaminio.
Villongo. — Sandrinelli Giacomo.
Zogno. — Piantoni Attilio.
BOLOGNA. — Albertazzi Antonio, Assirelli Guglielmo, Badini Emilio, Balcotti Felice, Baschieri dott. Adolfo, Belluzzi Luigi, Benassi Ferdinando, Bernardi Giuseppe, Bernardi Pietro, Bettini Alfredo, Bianchi Nino, Boriosi geom. Virgilio, Borri Luigi, Bor-

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
HERSTAL-LIÉGE
F Motociclette modelli 1912 N
4 cilindri - 5 HP - trasmissione a cardano con debrayage (partenza da fermo) e magnete corazzato.
Monocilindrica 2 1/4 HP - trasmissione a cardano con cambio di velocità, partenza da fermo.
L. 1350 franco Milano L. 1075
A. FUSI & C. — Agenti per l'Italia 31, Via Mascheroni — MILANO
CHIEDERE LISTINI ILLUSTRATI, INVIATI GRATUITAMENTE.

BUSCH APPARECCHI A MANO
Le "LILIPUT,, 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH,, — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. - RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY - Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. O
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

tolotti Amleto, Bozzato Ettore, Casini Giuseppe, Cavazza ing. Luigi, Cesari Guglielmo, Chiarissi Lucci Umberto, Cigno ing. Domenico, Codecà Odoardo, Comune geom. Alberto, Costa Gino, Dall'Olio rag. Umberto, Fabri Gian Lodovico, Faggioli Gustavo, Fiorentini Ottavio, Frabetti Eliseo, Garagnani Raffaele, Galvani Enrico, Gelli Ettore, Gherardi Augusto, Gorla Franco, Grassetti rag. Gino, Grassi Cesare, Lazzarini Umberto, Magli Carlo, Malmignati conte Tommaso, Migliori rag. Giuseppe, Monti Giuseppe, Monti Pietro, Moschetti cav. uff. avv. Umberto, Mostardini Ugo, Muller Otto, Negroni avv. Mario, Nobili Corrado, Orsi Gualtiero, Parenti Angelo, Pederzani Elio, Pelegatti Edmondo, Perlini Antonio, Piana Eliseo, Pirotti Giuseppe, Poggi Alfonso, Poppi Paolo, Rabbi ing. Alfredo, Rastelli Giuseppe, Roversi Cesare, Saltarelli Raoul, Scagliarini Antonio, Selleri Agostino, Simoncini Alfredo, Speran Mario, Sport Invernali, Stabilini ing. prof. Giulio, Strazziari Carlo, TALIN TINA, Tian Carlo, Tosarelli Cesare, Vaioli Alfonso Alberto, Vignoli rag. prof. Giuseppe, Vitali Luigi, Volta Aristide, Zaccaria Ugo, Zamorani Arrigo, Zani Guido, Zucchini Giulio.

Borgo Panigale. — Zoni Luigi.

Calderara di Reno. — Bongiovanni Amedeo.

Casalecchio di Reno. — Di Liddo Demetrio.

Castelfranco Em. — Barbieri rag. Arrigo.

Crevalcore. — Vaccari dott. Luigi.

Galliera. — Società del Progresso.

Imola. — Dal Pozzo dott. Giuseppe.

Lizzano Belvedere. — ROBUSCHI ANNA.

Mezzolara. — Ditta Fratelli Matteazzi, Corazza Giovanni.

Minerbio. — Parisini Mario.

Molinella. — Gallini Umberto.

Molino del Pallone. — Signorini Nello.

Ozzano Emilia. — Borghi Filiberto.

Ponticelli d'Imola. — Casati dott. Ezio.

Riola. — Circolo Ricreativo « Tripoli », Fusetti Arnoldo, Para rag. Carlo.

S. Giorgio di Piano. — Bedronici G. Battista, Ramponi ing. Agostino, Zarri Ercole.

S. Giovanni in Persiceto. — Quagnarelli prof. Ermanno.

S. Pietro in Casale. — Berselli Augusto, Bitelli Aldo, Fini Antonio, Guerri Arcangelo, Melotti Domizio, Rimondi Vittorio, Villani Serafino.

BRESCIA. — Anderloni Giuseppe, Babini Alessandro, Bosetti Italo, Brunelli nob. Virgilio, Cantarini cav. Pietro, Cherubini Flaminio, Contratti Carlo, Feroldi avv. Pietro, Ferrandi Rocco, Ferrari Romeo, Fioretto Aldo, Gabinetto di Lettura del Circolo Cattolico, Gattamelata Felice, Greco Luigi, Guarneri Costanzino, Moretti Benedetto, Pasotti Gildo, Rizzi dott. don Enrico, Saccone geom. Ernesto, Salvi Francesco, Samuel Donato, Strada cav. Alessandro, Tessadri Pietro, Tonini Luigi, Viani Giuseppe, Visconti conte G. M., Voli Enrico, Ziliani Giuseppe.

Acquafredda. — Baroni Carlo, Paroli Giuseppe, Realini Giovanni.

Bedizzole. — Forti Enrico Carlo.

Breno. — Laini Evangelista.

Carpenedolo. — Battistini Giuseppe.

Castenedolo. — Becalosi don Luigi.

Chiari. — Amoroso Michele, Belleri Francesco, Caravaggi Filastro, Cassotti Vittorio, Cavalleri Pasino, Ciserchia Carlo, Pfister Alfredo, Rocco Alfredo.

Coccaglio. — Zani Giulio.

Comezzano. — Zanasi dott. Raffaello.

Degagna. — Viani Bortolo.

Edolo. — Boninchi Giovanni.

Gardone V. T. — Giorgetti dott. Mario.

Iseo. — Negrini Luigi.

Lonato. — Casella Vincenzo, Ingannis Domenico, Marcantoni Ottavio, Morandi Gualtiero, Rissotto Pier Gildo.

Maderno sul Garda. — Associaz. Cattolica Giovanile « Giovane Maderno ».

Manerbio. — Ferrari Giuseppe.

Mandolossa. — Mantova Arturo.

Molinello di Mazzano. — Brighenti dott. Romualdo.

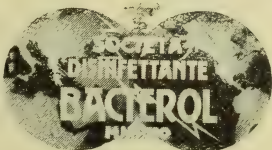
Monticello Brusati. — Bilotta Giovanni.

Nuvolento. — Viani Isaia.

Palazzolo sull'Oglio. — Marzoli Italo, Cornelia Maurizio, Ricci dott. Adriano Antonio.

Pilzone. — Stefini Arcangelo.

SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
...bi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per ...alsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessi... per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi ...r Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, senza alcun aumento sul prezzo originale. Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Carlo Alberto, 27

"BACTEROL"
Dotato dei migliori certificati delle più importanti Celebrità Medico-Chirurgiche adottato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
MILANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
Telegrammi: BACTEROL - MILANO
Società Disinfettante BACTEROL
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL"
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

— TUTTI I RECORDS D'AVIAZIONE CON LA BOUGIE OLEO
Marca testa di negro.
Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattaneo, Paulhan, Chavez, Leblanc, ecc.

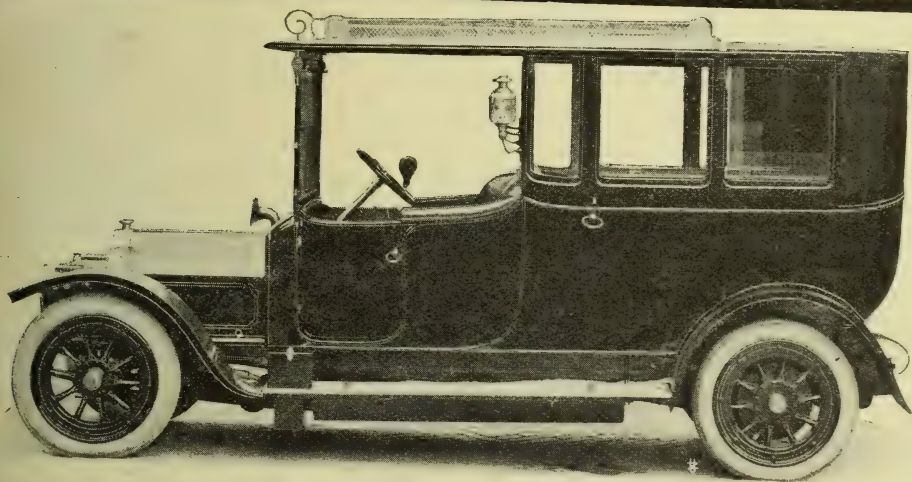
"OLEOBLITZ"
Marca Mondiale d'Olio per Automobili
Soc. E. REINACH & C. MILANO

Ponte di Legno. — Bontempi Omero, Bornetti geom. Bernardo, Ferrari Bernardo, Laffranchi Luigi, Maculotti dott. Attilio, Panzarini Luigi, Tognali Italo, Scki Club.
Puegnago. — Leali Battista.
Roccafranca. — Grumelli Luigi.
Roè di Volciano. — Circolo di Lettura.
Rovato. — Sorlini Filippo, Vago Angelo, Volpi dott. Nicola.
Salò. — Bertasio Antonio, Lodi Enrico, Tedeschi Luigi.
S. Vigilio V. T. — Ghidoni don Pietro.
Sirmione. — Signori Angelo.
Tormini di Volciano. — Panaioli Savino.
Toscolano. — Gaoso Nino.
Travagliato. — Falsina Prospero.
Tremosine. — Carimati Alfredo.
Verolanuova. — Paroli Ercole.
Verolavecchia. — Margiotto Fortunato.
Villanuova su Clisi. — Treccani Luigi.
Volta. — Ledizzi Angelo.
CAGLIARI. — Cateni cav. Pietro Alceo, Contini Lodovico, Martinez Giovanni, Sibilia Vito, Testoni rag. Edoardo.
Aritzo. — Murro Agostino.
Castiadas. — Campus Ettore, Cherchi Luigi, Deiana G. B., Giglio Giacomo, Mellampo Giuseppe, Tizzi Marco.
Bosa. — Sanna Salvatore.
Dolianova. — Palmas Roberto.
Dualchi. — Cabras Salvatore.
Guasila. — Atzori Francesco.
Iglesias. — Biancu Giuseppe.
Nurri. — Circolo di Lettura.
Oristano. — Leuratti cav. avv. Livio, Pala Gaetano.
Sanluri. — Guidorizzi Guerino.
Santadi. — Chilon Pietro, Massa don Giov. Antonio.
Santulussurgio. — Mazzedda Antonio Maria.
Sorradile. — Pintore Giovanni.
Teppalta. — Anchisi dott. Reginaldo.
Tortolì. — Gana dott. Giuseppe, Racugno Luigi.
Villacidro. — Giua dott. Massimino.
CALTANISSETTA. — Giannone Liborio.
Sommatino. — Gaio Elio, Terranova Salvatore.
Terranova di Sicilia. — Circolo Unione Gelese, Mattina avv. Giovanni.
Trabia Sommatino. — Cardella Biagio.
CAMPOBASSO. — Altobello dott. Giuseppe, Cornacchione Ernesto, Monsacchio Ernesto, Santilli Arturo.
Baranello. — Barone Marcangelo.
Boiano. — Colacci Francesco.
Casacalenda. — Pilutti Giuseppe.
Casalciprano. — Pascale dott. Antonio.
Limosano. — Robustella Flaminio.
Mirabello. — De Lellis Carlo.
Montorio. — Cristinziani Adamo.
Petrella. — Fede Vittorio, Ratevi Gaetano.
Ripabottoni. — Cappuccilli Giuseppe.
S. Elia a Vianisi. — Jammarino Luigi, Trevisonno Ettore.
CASERTA. — Associaz. Giovanile Casertana, Cuomo ing. Alfonso, Di Ferrante Vincenzo, Fantino Oreste, Pistone Felice, Sporting Club d'Italy.
Aversa. — Sferra Turico, Golia Vincenzo.
Carinaro. — De Angelis Giuseppe.
Carinola. — Francia Giovanni.
Casapulla. — Pencrillo Vincenzo.
Cassino. — Circolo Sportivo.
Cervaro. — Bianchi Attilio.
Formia. — Petrone Giovanni, Pinelli Eduardo.
Lusciano. — Pagano Notar Pasquale, Quinto Francesco.
Nola. — D'Angerio ing. Raffaele, PALINI CAMPANIA, Cazzella cav. Luigi.
Roccasecca. — Tanzilli Enrico.
S. Maria Capua Vetere. — Antonini Francesco, Fiaccarini Enrico, Lombardi Vittorio.
Teano. — Di Biase Vincenzo.
CATANIA. — Aveline Alfredo, Bardiaux ing. G., Ciappa Gaetano, Failla Nellino, Fossari avv. Gabriello, Li Gobbi cap. Antonio, Lombardo Alonzo dott. Vincenzo, Pedivallano Guido.
Acireale. — Perocchio Ermenegildo, Scuderi Arnaldo.
Assoro. — Accascina avv. Enrico.
Bronte. — Skinner Charles E.
Giarre. — Sciacca Vincenzo.
Nicosia. — Bellotti Rinaldo.
Paternò. — Notarbartolo Achille.
Riposto. — Corrieri Marciano Giuseppe, Pappalardo Vincenzo, Puglisi Leonardo.
Viagrande. — D'Agata Ferdinando.
Vizzini. — Abbatantuono Alfonso.
CATANZARO. — Coccia Giuseppe, Ippolito F. Cristoforo, Le Pera

TRIGEMINA
RACCOMANDATA DA AUTORITÀ MEDICHE
Il potere antidolorifico delle CAPSULE di TRIGEMINA si esplica con successo straordinariamente sicuro e pronto. La Trigemina agisce nel modo il più efficace *nei dolori di capo, dei denti, e dell'orecchio*, come pure in tutte le affezioni specie *dei Nervi cerebrali diretti*. Non arreca mai disturbi successivi di forte intontimento. — Flac. orig. da 20 cap. di gr. 0.25 ciasc. L. 2.– Scat. orig. da 10 caps. di gr. 0,25 ciasc. L. 1.20 – Si trovano in tutte le farmacie. – **Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRUNING – Milano,** Via Mario Pagano, 44

TURISTI!
Per prevenire e guarire le alterazioni della pelle del viso, per la grande aria fredda, nulla di più efficace della
CRÈME SIMON
PARIS

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

Giovanni, Marincola Tizzano Nestore, Mola geom. Carlo, Rocco avv. Leonardo, Zappalà Emanuele, Zinzi ing. Antonio.
Badolato. — Circolo di Riunione, De Rossi Domenico, Nistico dott. Matteo, Pisani Giuseppe, Scuteri dott. Antonio, Spasari Vincenzo.
Nicastro. — Greco dott. Eugenio, Gregoraci Ercole.
Nicotera. — Grimaldi Salvatore.
Simbario. — Scopacasa Salvatore.
CHIETI. — Muzii Mario, Vizioli dott. Biagio.
Casoli. — Janieri Gilberto, Janieri Giovanni.
Lanciano. — Baccante Ugo, Bosco Giovanni, Capretti Amedeo, Erba Carlo, Rutolo Oreste, Zuccarini Vincenzo.
Ortona a Mare. — Cavrelli Federico, Fontana Paolo, Napoleone Cesare.
Paglieta. — Di Nella dott. Carlo, Icinio don Orlando, La Guardia Rocco.
Palena. — Campana avv. Bernardo, Falcone dott. Pietro, Masciarelli Camillo, Vittoria avv. Eugenio.
Pescara. — Circolo Atermino, De Bernardinis Ugo, De Francesco Gaetano, Fracchia Michele, Michetti Vicentino, Petruccioni Gennaro.
S. Valentino d'Abruzzo. — Di Lallo Alberto.
Torino del Sangro. — Del Moro Gennaro, Del Re cav. Vincenzo, Mucci Luigi, Neri Luigi, Priori Michele, Priori don Nicola, Tessitore cav. Emidio.
Vasto. — Tenaglia Vincenzo.
COMO. — Bartesaghi Enrico, Baserga Ettore, Bazzaghini Orlando, Bonacina Romolo, Bongiorni Oreste, Brenna Luigi, Brusa Mario, Cantini Stefano, Coduri Erminio, Cometto rag. Giuseppe, Dell'Oca Gentile, Ferrante Francesco, Fossati Enea, Franchi Emanuele, Gabaglio Vittorio, Gerosa Gerolamo, Lietti Carlo, Lucca Cesare, Martinelli Rodolfo, Ortelli Domingo, Ostinelli Albino, Pessina Ambrogio, Pezzini Amedeo, Pozzi Pietro, Preyer Mario, Rizzi Marco, Rosati rag. Mario, Valli ing. Andrea, Valli dott. Oreste.
Abbiate Guazzone. — Baunack Giovanni, De Paoli Ferruccio, Scanagatta Angelo.
Acquate. — Rusconi Angelo.
Albiolo. — Regazzoni Vincenzo.
Angera. — Ballo Raffaele.
Arcellasco. — Tantardini Gino.
Argentera. — Busti Mario.
Arosio. — Radaelli Mario.
Asnago. — Di Brenzone conte Lanfranco.
Asso. — Discacciati don Primo, Rovelli Alessandro.
Azzio. — Maggi Attilio.
Ballabio Inferiore. — Introini Leonardo, Locatelli Luigi, Locatelli Mario, Pellegrini Gino.
Barzago. — Redaelli Amilcare, Spinelli Cesare.
Bellagio. — Cavadini Antonio.
Binago. — Mazzucchelli Giovanni.
Bisuschio. — Bianchi Alfredo.
Bregnano. — Alberti Antonio, Verga Ernesto.
Brenta. — Fraschini Nando.
Brezzo di Bedero. — Spozio Raffaele.
Brivio. — Clapis Guido.
Bulgarograsso. — Rusconi Carlo, Lovanni Filippo.
Burgatto. — Verga Giovanni.
Cadorago. — Riva Franco.
Canzo. — Prina Costantino, Vicini dott. Giuseppe.
Castello s. Lecco. — Pedrazzi Casimiro.
Castiglione Olona. — Broggi Ernesto, Sanvori Santino.
Cernobbio. — Aiani Giuseppe.
Cernusco Lombardone. — Polvara Carlo.
Cesano Maderno. — Moroni Alfonso.
Colico. — D'Agostino Renzo.
Comerio. — Sartorelli Giov. Batt.
Consiglio Rumo. — Crosta dott. Clino.
Creva. — Ferrari Arturo.
Cuasso al Monte. — Cobianchi Alfredo.
Cuveglio in Valle. — Danielli Pietro.
Cuvio. — Romani Giuseppe.
Erba. — Perego Mario, Picchiura Augusto, Società Tiro a Segno.
Gazzada. — Berra Antonio, Zirottini Amedeo.
Gera. — Pizzala Marco.
Gironico. — Bianchi Luigi.
Gravedona. — Introzzi Ernesto.
Incino. — Bosisio Domenico, Mambretti Alfredo.
Induno Olona. — Castelli Ercole.
Lanzo. — Longoni Andrea.
Laveno. — Cassani Raffaele.
Lecco. — Airoldi Carlo, Ceribelli Giacomo, Ciobba Kol P. Crippo,

LANCIA - Landaulet-Limousine tre quarti "Regina Amelia„
Montati con pneumatici "MICHELIN„

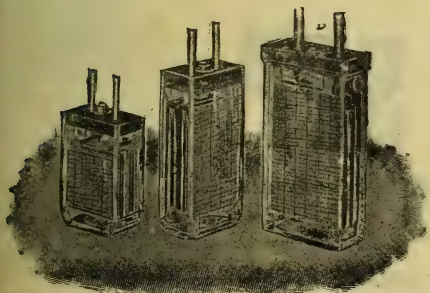
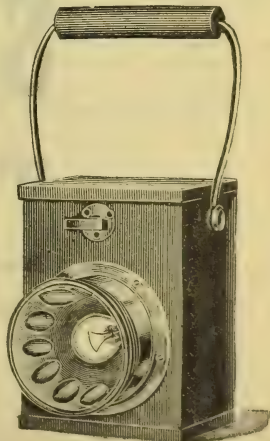
FABBRICA AUTOMOBILI
TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75
LANCIA
— 1912 —
TIPO UNICO.
20-30 HP.

Ari Antonino, Ferrari Luigi, Formigoni Tito, Gerosa Ernesto, Raffone Pietro, Roatis Giuseppe.
Luino. — Tolini Attilio.
Lurate Abbate. — Brega dott. Angelo.
Mariano Comense. — Longoni Rodolfo.
Menaggio. — Mallone Antonino, Panizzera avv. Ernesto, Permisi Ignazio.
Moiana Merone. — Ratti don Rodolfo.
Nibionno. — Pozzi Angelo.
Olgiate Comasco. — Cairoli Luigi, Frontini Luigi.
Oltrona S. Mamette. — Noseda Mario.
Osnago. — Cattaneo Anacleto.
Palanzo. — Galli Pietro.
Ponte Chiasso. — Baccarini Domenico, Castagna Mario, Crivelli Alessandro, Darbelley Alberto, Demaria Cristoforo, Masclet Antonio, Reggiani Nino, Vezzani Giuseppe.
Porlezza. — Calvi Edoardo, Castelli Gaetano, Frigerio Mario, Rotondi don O. Giuseppe.
Portovaltravaglia. — Manfrini Manfredo.
Rancio sopra Lecco. — Arata Giuseppe, Odobez Giovanni.
Rogeno. — Fedeli Antonio.
S. Fedele d'Intelvi. — Bandi Beniamino.
Tradate. — Aprati Giuseppe, Broggi Giovanni, Carnaghi Giovanni, Chiantore Bernardo, Ciceri Giuseppe, Cremona Emilio, Gerosa Vincenzo, Guerrina Italo, Machecicz Gino.
Tradate. — Mazza Giovanni, Merlo Clemente, Sarcina Michele, Sirtoli Giuseppe.
Tremenico. — COMINI CAROLINA
Tremezzo. — Gandola Enrico.
Vedano Olona. — Croci Carlo.
Vendrogno. — Camozzi Giovanni.
Vertemate. — Caglio Ulderico.
Viggiù. — Scalabrini Giuseppe.
COSENZA. — Campolongo Michele, De Santis Luigi, Pastore Mario.
Amantea. — Di Lignori Saverio.
Cassano Jonio. — Serra Eugenio, Suramo Luigi.
Castrovillari. — Cerri Gambareli Giuseppe, D'Atri Ernesto.
Civita. — D'Agostino Camillo.
Morano Calabro. — Faillace Francesco, Frasca Nicola, Maiorano Paolo.
Paola. — Iazzeolla Ettore.
Praia d'Aieta. — Giugni Candia Raffaele.
Rossano. — Minnicelli Quintino.
S. Demetrio. — Belluni prof. Demetrio, Mauro Domenico.
CREMONA. — Benedetti Ugo, Carminati Francesco, Ceracchini Luigi, Fantini Rinaldo, Fontana Giuseppe Nino, Frazzi Ottorino, Grisoli Luigi, Guida Aristide, Lucarini Giulio, Mafferroni Ottorino, Manfredi Vittorio, Novello Gerolamo, Pallovera Luigi, Pedronetto Gaetano, Pirio Fermo, Rossoni Eugenio, Sandri Bruno, Società Tipografica Cremonese, Stagnoli Zemiro, Tonetti Silvio.
Casalbuttano. — Colleoni Pietro.
Casalmaggiore. — Lazzarini Elvino.
Camisano. — Campari Angelo.
Castelfranco d'Oglio. — Quaranta Alberto.
Crema. — Crotti Ugo.
Dovera. — Cefis Tiziano.
Motta Baluffi. — Bussolati dott. Oreste, Miglioli Attilio, Quinzani Giuseppe, Rizzi Costante Paolo.
Olmeneta. — Cremonesi Giuseppe, Lazzarini Pietro.
Ostiano. — Guaneri Arturo, Scolari Francesco.
Pandino. — Macchini Guido.
Piadena. — Galli Amilcare.
Pieve d'Olmi. — Manfredi Agide.
Pozzaglio. — Galletti Attilio, Guarneri Giuseppe.
Rivolta d'Adda. — Carioni Vincenzo.
S. Bassano. — Fedeli Attilio.
Soresina. — Baldissarri Mario, Torresani Rinaldo.
Spineda Lombarda. — Bonfant Eugenio.
Tredossi. — Santini Amilcare.
Vescovato. — Maina Ermenegildo.
CUNEO. — Aimeri Domenico, Calandri Giovanni, Castellino Giovanni, Fresia Edoardo, Gallian Romolo, Moresco Amedeo, Nasetta Giacomo, Passarotto Luig Toniolo Giuseppe.
Alba. — Coppa Menenio, Nasi Guglielmo, Pagani Eugenio, Ricchiardi Cesare.
Benevagienna. — Bessone Valentino, Blengino Pietro, Ferra

GUIDO POMA — MILANO — Via Solferino, 7 - Tel. 33-
Agente Generale per l'Italia della Società Anonima Automobili CHENARD & WALCKER di Par
Nuovi Modelli 1912 - Motori Monobloc 10, 12, 15, 20, 30 HP
— Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici —
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZION

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

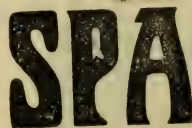
PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 1
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIAL

Gino, Fontana Carlo, Gabinetto di Lettura, Gancia Francesco, Tomatis Sebastiano, Veglia Giuseppe.
Bra. — Marchiaro Carlo.
Chiusa Pesio. — Dalmasso Giuseppe, Mauro Pietro.
Dogliani. — Sobrero Severino.
Dronero. — Barbero Giuseppe, Bandino Stefano.
Fossano. — Bongioanni G. B., Evangelisti Giovanni, Testa Giuseppe.
Garessio. — Catellani Giuseppe, Zitta G. B.
Govone. — Gillio Tos Mario.
Grinzone d'Alba. — Graneris Bernardo.
Mondovì Breo. — Battaglia Andrea, Bonardi Giuseppe Vittorino, Borsarelli Guido, Giacobbi Giuseppe, Olocco Matteo.
Mondovì. — Carasso Giovanni, CHIERA COSTANZA, Cipelletti Guido, Manfredi Giuseppe, Novaro Stefano, Rossi Luigi.
Paesana. — Daiet Marc.
Saluzzo. — Buzzi Ernesto, Chiardola Giuseppe, Chiarotti Carlo, Lagutaine Jean Marie, Pozzi Carlo.
Sanfront. — Barra Battista.
Savigliano. — Aglietta Umberto, Albera Cesare, Bosco Giuseppe, Castiati Alessandro, Cuttica Ettore, Gardellino Lodovico, Gatti Bartolomeo, Scarafia Antonio, Viora Matteo.
Scarnafigi. — Società Sportiva Ciclo.
Tarantasca. — Cavallera Lorenzo, Olivero Luigi.
Tenda. — Rodoz Pietro.
Torre Mondovì. — Goitre Giuseppe.
Venasca. — Marchetti Lorenzo.
Verzuolo di Saluzzo. — Rosa Francesco.
FERRARA. — Artioli Pietro, Bellini Luigi, Bonsi Fausto, Borgatti Giulio, Borra Spartaco, Calabresi Enzo, Cavallari Murat Federico, Cottarelli Giovanni, Lambertini Pasquale, Meini Maurelio, Sitta Pietro, Tomaselli Antonio.
Berra. — Grilli Vincenzo.
Bondeno. — Bonini Silla, Calura Gaetano, Resasco Arturo.
Cento. — Govoni Luigi.
Codigoro. — Bauzi Pietro.
Consandolo. — Montanari Alao.
Guarda Ferrarese. — Medici Etelredo.
Marrara. — Boari Pio, Circolo del Teatro, Ferrazzi Almo, Mainardi Adamo.
Mesola. — Simoni Luigi.
Rero. — Malaguti Fratelli.
FIRENZE. — Aloisi Masella Pasquale, Avviena Paolo, Baccani Bruno, Baldi Eugenio, Bandini Nerone, Barbadoro Gino, Barbera Gaspare, Bellandi Mauro, Bellini Alberto, Bellini Giuseppe, Benu Edith Mande, Benvenuti Ugo, Berchielli Guido, Bizzeti Alfredo, Bocci Ettore, Bolli Nicola, Borgianni Urbano, BOURBON DEL MONTE marchesa MADDALENA, Campolini Ezio, Cangi Alfredo, Carminati Gian Gualtiero, CAVALCABO' CAROLINA, Ceramelli Enrico, Cervelli Ugo, Chiti Angiolo, Conti Gino, Cosci Raffaello, Dainelli Raffaele, Del Soldato Guido, Fabiani Egisto, Fochi Italo, Forti Alfredo, Fortini Umberto, Fracassi Guido, Frulli Armando, Galardi Carlo, Galli Alberto, Galli Ruggero, Garoglio Pierino, Grazzini Torello, Guicciardini Leone, KIRK LILLIC, LYLE SMYTH BEATRICE, Magnoni Francesco, Malvezzi Campeggi Tommaso, Mambriani Angelo, Mandolesi Tullio, Martelli Gino, Martelli Gustavo, Masini Orazio, Mazzino Carlo, Merkli Bernardo, Moggi Carlo, Monaco Adriano, Montelatici Gino, Moracci Carlo, Papini Arturo, Pagliani Girolamo Alfredo, Parenti Alberto, Pecchioli Mario, Pereyra Giorgio, Poli Luigi, Quattrociocchi Bruno, Ragnisco Oscar, Rastrelli Gino, Rinaldi Pietro, Roti Corrado, Rovida Giulio, Salghetti Drioli Ulisse, Sali Adolfo, Sammicheli Giacomo, Santini Samuele, Santori Tersilio, Santucci Giuseppe, Sbolci Antonio, Spinelli Ernesto, Tofani Ugo Vincenzo, Tongiorgi Ferruccio, Vieri Pecori Giraldi, Vigo Mario, Volterra Renzo, ZIMMERN HELEN.
Barberino d'Elsa. — Bazzani Maurizio, Serra Zanetti Ugo.
Campi Bisenzio. — Rastrelli Lido.
Casellina e Torri. — Del Puglia Gino, Michelassi Vittorio.
Certaldo. — Turchini Alfredo.
Cutigliano. — Petrucci Alberto.
Greve. — Chini Angelo.
Maresca. — Pecori Enrico.
Montespertoli. — Galgano Venturi Giorgio.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI
per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::
LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

Palazzuolo di Romagna. — Zavagli Bartolomeo.
Pistoia. — BECATTINI TECLA, Bechini Giuseppe, Tredici Etrusco.
Prato. — Battigelli Enrico, Menolli Angelo, Rosati Gino, Serrano Paolo.
S. Marcello Maresca. — Balduzzi Amedeo.
S. Marcello Pistoiese. — Mineo Luigi, Porri Oliviero.
S. Croce sull'Arno. — Gabinetto di Lettura, Giannotti Virgilio.
S. Maria a Monte. — Mori Pietro.
S. Sofia. — Giovannetti Michele.
Scandicci. — Dei Mario.
FOGGIA. — Palazzo Giuseppe, Pitta Vincenzo, Ratti Giuseppe, Ricciardi Alfonso.
Apricena. — Campanozzi Giuseppe.
Bardalone Pistoiese. — Reatti Raffaele.
Lesina. — Colozzi Vincenzo.
Lucera. — Casoria Antonio, Celeste Cesare, De Giovine Cesare, Lamedica Rodolfo, Prencipe Luigi.
Ortanova. — Scopece Saverio, Spinelli Giuseppe.
Pietramontecorvino. — Piacquadio Antonio.
S. Giovanni Rotondo. — De Vita Pasquale.
S. Marco in Lamis. — Società Anonima Cooperativa Servizi Automobilistici «La San Marco».
S. Marco la Catola. — Massari Giuseppe, Resi Michelino.
S. Nicandro Gargarico. — Maraviglia Giuseppe.
S. Paolo da Civitale. — PELILLI MIMI',
Stornarella. — Bruno Alfredo.
Torremaggiore. — Venetucci Giustiniano.
FORLI'. — Cocozza Ernesto, Colucci Archimede, Garavini Antenore, Nocchi Giovanni, Valbonesi Pasquale.
Bertinoro. — Valpondi Giovanni.
Capocolle di Forlimpopoli. — Ceredi Giuseppe.
Cesena. — Barantini Patrizio, Battistini Aristodemo, Borghetti Arturo, Dompè Tito, Soldati Pirro, Valentini Egidio, Vesi Antonio.
Cesenatico. — Bratti Primo, Ricci Bruno.
Misano. — Bianchini Gregorio.
Montefiorito. — Giacomini Tullio.
Morciano Romagna. — Rolla Alessandro.
Rimini. — Angelini G. B., Benvenuti Augusto, Cenci Aldo, Ravaglioli Aldo, Vecchi Bruno.
Sarsina. — Fugazza Giuseppe.
Sogliano al Rubicone. — Orano Paolo.
GENOVA. — Adabbo Angelo, Agazzi Vittorio, Agerli Guglielmazzi Angelo, Albera Davide, Aleramo Forcheri G. B., Ambiveri G., Angarano Luigi, Arabeno Michele, Arneri Vittorino, Arvigo Gaetano, Assereto Stefano, Avezza Luigi, Badanò Angelo, Bagnara Sergio, Baldi Rinaldo, Barberis Francesco, Barisani Enrico, Bassi Giuseppe, Beccaria Giovanni, Bellini Casimiro, Belocchio Ernesto, Bensa Luigi, Beretta Raffaele, Bertolini Amilcare, Bertolini Mario, Bertolotto Nicolò, Bertucci Arnaldo, Bissio Silvio, Bodda Ernesto, Boero Ernesto, Boglione Amedeo, Bonavino G. B., Bonino Luigi, Bonetto Giovanni, Borotto Carlo, Briasco Ferdinando, Bus Giuseppe, Cadario Cesare, Cambiaso G. B., Camilli Arturo, Carbone Giov. Antonio, Carena Mario, Carletti Aldo, Carlevaro Pietro, Carossino Salvatore, Carugini Attilio, CASABONA VITTORIA, Castagneto Plinio, Caveri Attilio, Cerruti Pietro, Cesana Carlo, Ciaravino Emilio, Cipollina Giulio, Conforto Luigi, Cortassa Emilio, Costa Pasquale, Cuneo Luigi, D'Ambrosio Menotti, Danovaro Ermenegildo, Datti Alessandro, De Franchi Alcide, De Lande Carletto, Della Valle Emanuele, Dellepiane Cesare, Derchi Tito, Dorato Celestino, Epinot Giovanni, Fasce Giovanni, Ferni Giuseppe, Ferrando Davide, Ferrario Adolfo, Foresti Costantino, Fusarini Aureliano, Gaglione Luigi, Galante Francesco, Gambetta Angelo, Garibaldi Antonio, Garrone Giuseppe, Gennari Giuseppe, Ghiglione Stefano, Gimelli Prospero, Giuganino Edoardo, Gnecco Carlo, Gnecco Mino, Grachter Eugen, Grampp Gustavo, Grattini Giovanni, Grondona Virgilio, Gualco Carlo Francesco, Guano Emanuele, Imoda Ugo, Jacomelli Paolo, Jona Gabriele, Lagomarsino Michele, Lamberti Pietro, Lavagna Antonio, Landi Onorato, Lovisolo Giacomo, Malatesta Carlo, Mangini Antonio, Man-

(SPA)

Esposizione Intern. Torino 1911

SPA VETTURE DA TURISMO
Fuori Concorso
(Membro della Giuria)

VETTURE INDUSTRIALI
Grand Prix
Medaglia Speciale
Ministero d'Agricoltura Industr. e Comm.
SPA

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
OFFICINE IN TORINO

lio Terzano, Mantovani Ferruccio, Maragliano Lorenzo, Marchese G. Enrico, Masnata Alessandro, Massone Francesco, Mercenaro Agostino, Merlino Domenico, Milanese Carlo, Mognaschi Filippo, Moneta Enrico, MONTEBRUNO contessina M. TERESA, Morchio Arnaldo, Moro Domenico, Musso Stefano, Necco Camillo, Non Italo, Olivieri Mario, Oneto Luigi, Ortelli Angelo, Parodi G. B., Parola R. P., Giorgio M., Passano Marcello, Pavan Ottavio, Petrucci Alessio, Peyroli Giovanni, Piana Emanuele, Piperno Vittorio, Pistone Enrico, Pozzo Angelo, PRELI ALICE, Puppo Giuseppe, Raggio Silvio, Ramella Agostino, Rebora Augusto, Rebora Vittorio, Remotti Gerolamo, Riboni Luigi, Risso G. B., Rissotto Adriano, Rivara Teresio, Roggla Leo, Romanelli Francesco, Rosazza Sineo, Rossi Pietro, Rota Augusto, San Martino di Strambino Gioachino, Scazzola Luigi, Schenone Mario, Sciaccaluga Giuseppe, Sesia Evaristo, Sicoli Giuseppe, Spagnol prof. Egidio, Sport Club Audace, Stallo Edoardo, Tomasinelli Mario, Torre Luigi, Traverso Mario, Urio Alessandro, Valerio Aurelio, Valle Giuseppe, Vettori Franco, Zicavo G. B., Zignago Gaetano, Zunino G. B.

Alassio. — Fazio Attilio, ROSSI AMELIA.

Albenga. — Volpini Dante.

Albissola Mare. — Cabella Natale.

Altare. — Gandoglia Mauro.

Bogliasco. — Benzoni Giuseppe.

Bolzaneto. — Bonanni Pasquale, Peraldi Domenico.

Bonassola. — Serra G. B.

Bozzoli. — Bisio Giulio, Conta Siro.

Cairo Montenotte. — Borreani Mario.

Camogli. — Chiesa Antonio, Cuneo Antonio, Magenta Bertolotto, Razeto G. B., Schiaffino Giuseppe, Vaccarezza Gerolamo.

Campoligure. — Remotti Oreste.

Calizzano. — Supparo Emilio.

Chiavari. — Debarbieri Enea, Paganini Paolo, Società Chiavarese, Verme Francesco.

Cornigliano. — Baccigaluppi Ettore, Balbis Giovanni, Bottini Goffredo, Carbone Roberto, Chiesa Pasquale, Cremonte Luigi, Ivaldi Francesco, Michelini Emanuele, Paoli Ernesto, Strada Mario, Traverso Enrico.

Doria Struppa. — Bernardinelli Alberto.

Finalmarina. — Circolo Unione e Coltura, Compagni Emanuele, Ghenzini Giovanni.

Levanto. — Cinollo Edoardo, Massola Luigi.

Moconesi. — Casagrande Benedetto Vittorio.

Pegli. — Lolli Ghetti G., Zuretti Angelo.

Pian dei Ratti. — Noziglia Oreste.

Pieve di Sori. — Società di Mutuo Soccorso « Ardita ».

Pontedecimo. — Aragosta Zeffirino, Genovesi Ercole.

Pontinvrea. — Gavazza Giuseppe.

Prà Ligure. — Rossi Giobatta, Tixi Vincenzo.

Quarto dei Mille. — Daccà Narciso.

Quinto al Mare. — Fava Giuseppe Mora Francesco.

Rivarolo Ligure. — Ravenna Pietro, Vedovi Ausonio.

Recco. — Alessio Giovanni, Caffarena Enrico.

Sampierdarena. — Ardizzone Ernesto, Armani Agostino, Barsuola Rienzi, Dapelo Tancredi, Ferrari G. B., Fossati Carlo, Frioli Ferruccio, Gianfranchi Raffaele, Gobetti Giorgio, Granzarolo Arturo, Parodi Attilio, Pisano Ambrogio, Ragusa Ernesto, Rodolfi Amedeo, Solimei Aristide, Tuo Odoacre.

S. Quirico. — Carrara Alberto, Gambaro Colombo.

S. Margherita Ligure. — Club San Margaritese, Passalacqua Bartolomeo.

Sarzana. — Casuscelli Alessandro, Lueri Angelo Deo.

Sassello. — Cantino Mario.

Savona. — Amodio Agostini, Anselmo Tommaso, Barbieri Carlo, Boagno Nicolò, Calcagno Domenico, Camcirana Alessandro, Capellano Agostino, Chiappello Antonio, Ciarlo Antonio, Ciarlo Nino, Ferrari Menotti, Ferro Armando, Gamba Mazzini, Guattori Salvatore, Maragliano Luigi, Mellone Giovanni, Minuto Francesco, Minuto Sebastiano, Molfin Agostino, Morganti Giovanni, Olivieri Giacomo, Paolucci Luigi, Parodi Giacomo, Perro Agostino, Piquaroli Marsiglio, Poggi Bernardo, Poggi G. B., Sericano Giuseppe, Tardini Giuseppe, Tenti Andrea, Tes-

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

DILETTANTI FOTOGRAFIA

IL MAGGIORE ASSORTIMENTO di

APPARECCHI FOTOGRAFICI

con obbiettivi dei più noti Autori per pagamento a RATE MENSILI lo troverete soltanto presso la

Società Italiana Vendita a Rate "SIVAR"

Via Ciro Menotti, 21 - MILANO - Telefono 20-068

CHIEDERE CATALOGO ILLUSTRATO CON PREZZI E CONDIZIONI

sitore Tomaso, Testa Francesco Candido, Tondi Alberto, Trombetta Carlo, Vado Domenico, Valenti Giovanni, Zanelli Ottorino.
Sestri Levante. — Foster Williams, Rossignotti Angelo.
Sestri Ponente. — Bruzzone Antonio, Carlotto Giuseppe, Chiodi Pietro, Ferrari Alfredo, Ghiglione Giuseppe, Marchese Vince, Morf Emilio, Scalitti Giuseppe, Soracco Vittorio.
Sori. — Razeto Salini Pascual.
Spezia. — Benedetti Giuseppe, Bergesio Lorenzo, Bertola Carlo, Botto Emilio, Burla Vittorio, Cardile Veodato, Cavallini Virginio, Cuzzaniti Mariano, Diana Ettore, Lazzari Arturo, Manari Antonio, Mattelli Cesare, Mondaini Antonio, Monga Giuseppe, Pedina Eugenio, Polito Edoardo, Sabatini Aldo, Sanvenero Attilio, Serra Arnaldo, Volpi Luigi.
Torriglia. — Costa Aldo, Sciutto Angelo, Sciutto Claudio, Sciutto Vittorio.
Vado Ligure. — Zamana Guglielmo.
Varazze. — CASSINIS LUIGINA.
Voltri. — Cestino Lorenzo, Ferrando G. B.
Zinola. — Wingler Carlo.
GIRGENTI. — Belli Edoardo Carlo, Palumbo Cardelli Ernesto, Sardini Aspromonte.
Canicattì. — Guastalla Giovanni, Lalumia Alessandro, Lumin Alfredo, Meli Antonio.
Ciauciana. — Losco Annibale, Morpurgo Umberto.
Licata. — La Lunica Aldisio on. Ignazio.
Porto Empedocle. — Giacchetti Salvatore, Gibilaro Giovanni, Morello Paolo, Trupia Giuseppe.
Racalnuto. — Macaluso Enrico.
Ribera. — Pugnaloni Ugo.
Sciacca. — Fegatelli Alessandro, Lombardo Giuseppe, Vento Francesco.
GROSSETO. — Antonacci Giovanni, Cardarelli Romualdo, Renieri Alberto, Signorini Cassiano.
Follonica. — Pieri Giuseppe.
Massa Marittima. — Circolo Massetano, Turi Carlo.
Montemassi. — Barabesi Carlo.
Monte Merano. — Balducci Duilio.
Orbetello. — Alexandre Enrico, Bongini Carlo, Della Santina Armando, Evangelisti Vincenzo, Fioravanti Luca, Francalanci Ulisse, Ugazzi Fausto, Zoi Vittorio.
Pitigliano. — Bernardini Rinaldo, Danielli Giuseppe, Donatelli Giovanni, Giorgi Rodolfo, Noccioli Dante.
LECCE. — Associazione Impiegati Civili.
Brindisi. — Nisi Ferdinando.
Carovigno. — Dubois Alfonso.
Gallipoli. — Cacciatore Alberto Bianco, Franich Elia, Riccardo Giuseppe.
Manduria. — Vietti Ettore.
Mesagne. — De Castro Francesco.
Taranto. — Belardinelli Alfredo, Frascoffa Giuseppe, Zoppoli Gaetano.
LIVORNO. — Bassano Roberto, Bonamici Leone, Bosi Alberto, Capanna Guglielmo, Petri Giuseppe, Puccini Alberto, Puccini Armando, Renauti Mario.
Marciona Marina. — Berti Pietro Egisto.
Portoferraio. — Fois Igino, Fores Virgilio, Montino Pietro, Paol Ippolito, Rita Agostino.
Porto Longone. — Bosco Andrea
Rio sull'Elba. — Scalabrini Ernesto, Trento Boldrini.
Rio Marina. — Canovaro Lavinio Giannelli Giacomo, Giannoni Marino, Taddei Rocco Alessandro
LUCCA. — Cavalletti Mario, Chin Celio, Cicerchia Felice, Da Cafor Carlo, Ferrari Piero, Grossi Ermete, Marsili Giuseppe, Masin Renato, Montauti Gaetano, Rovai Giuseppe, Zotti Giulio.
Bagni di Lucca. — Barbagli Vincenzo, Cherubini Aldo, Lucches Raffaello, Pellegrini Carlo, Viviani Giuseppe.
Bagni di Montecatini. — Galimbert Pasquale, Pellegrini Pietro.
Camaiore. — Ugolini Luigi.
Capannori. — Bertolucci Italo.
Pietrasanta. — Lari Giuseppe.
Pescia. — Sainati Luigi.
Pieve a Nievole. — Gentili Paolo Giovannini Primo.
Viareggio. — Bonuccelli Celestino Marchionni Paolo, Stringari Augusto.
MACERATA. — Del Re Arfedele Fabrizi Fernando, Miliozzi Filippo.
Appignano. — Benigni Rodolfo.
Caldarola. — Gratani Michele.
Montefano. — Perugini Ulderico
Tolentino. — Gentiloni Silveri Adolfo.
Treia. — DIDIMI OLGA.

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911
CICLI
FIAT
GOMME
PIRELLI
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.
CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO
NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO

MANTOVA. — Benassuti Mario, BONAROTTI ISOLINA, Cantoni conte Michele, Caravatti Luigi, Chinelli Guglielmo, Coppini Giacomo, Pecorari Adolfo, RIGHI MARIA, Simonetta Marco, Sottili Nicolò, Triulzi Silvio, Valli Pietro.
Asola. — Orlandi Giovanni.
Casalmoro. — Moscati Luigi, Barbieri Filippo, Patelli Albino, Patelli Aristide, Zanini Adolfo.
Castiglione Stiviere. — Valeri Diego.
Cizzolò. — Troiani Clemente.
Felonica Po. — Merighi Giuseppe.
Gonzaga. — Calza Carlo.
Marengo di Marmirolo. — Azzini Giovanni, Menegari Domenico, Rinaldi Attilio.
Medole. — Broglia Ettore, Morbini Amerigo, Sassi Angelo.
Moglia. — Gandolfi Ettore, Sacchi Tullo, Scarduelli Albino, Sissa Anselmo, Zucchi Angelo.
Poggio Rusco. — Galeotti Ettore.
Quingentole. — Cremaschi Italo, Formigoni Eugenio, Gambassi Enrico, Savoia Ugo.
Sermide. — Basaglia Giuseppe, Scalari Francesco.
Suzzara. — Raccanelli Guido, Segre Rodolfo.
Viadana. — Arisi Cesare, Bianchi Enrico.
Volta Mantovana. — Rinaldi Vincenzo.
MASSA CARRARA. — *Aulla.* — Renzi Ermenegildo, Spediacci Giuseppe.
Carrara. — Luconi Emilio, Pratesi Dino, Schiaffino Prospero, Triscornia Lorenzo.
Gallicano. — Giannini Carmine.
Massa. — Federer Rodolfo.
Pontremoli. — Chiartelli Francesco, Sardella Michele.
Villafranca. — Galeotti Pietro, Sbrana Narciso.
MESSINA. — Andò Giuseppe, Callegari Antonio, Camagna E. M., Cardullo Rosario, Castorina Riccardo, Cuniberti Giuseppe, D'Amico Vita Antonino, De Pasquale Letterio, Donati Carlo, Filippone Arturo, Grancuore Tito, Greco Nunzio, Grosso Francesco, Guzzanti Vincenzo, La Rosa Vincenzo, Longo Silvio, Mangano Francesco, Martinez Alessandro, Migliaccio Pietro, Pajno Bartolo, Patricolo Luigi, Pennisi Rosario, Sfravara Michele, Pierazzuoli Guglielmo, Principato Manfredi, Privitera Ottavio, Puglia Paolo, Ruggeri Vincenzo, Sciuto Sebastiano, Staglianò Arnaldo, Steffanini Ado, Viglione Francesco, Zampini Traiano.
Forza d'Agrò. — Mauro Giovanni.
Graniti. — Calabrò Vincenzo.
Locadi. — Spadaro Giovanni.
S. Fratello. — Lo Cicero Giuseppe.
S. Teresa Riva. — Sergi Diego.
MILANO. — Abbiati Felice, Agnello Carlo, Agnoletto Carlo, Airoldi Antonio, Aldini Giovanni, Alfieri Francesco, Amadeo Ezio, Andreolassi Gaspare, Arrigoni Giuseppe, Aspromonte Gino, Bader Adolfo, BADI PAOLINA, Badiali Giovanni, Baldoli Ettore, Balestrini Domenico, Barabaschi Piero, Baratti Cesare, Barbarini Giuseppe, Basilio Alberto, Bellinzona Luigi, Belloni Alfredo, Belloni Carlo, BELLONI MARIA, Belloni Santo, Bennato Pietro, Berneri Luigi, Bertani Giuseppe, Berti Edoardo, Berti Mario, Bertuzzi G. B., Biancardi Enrico, Bignaschi Mario, Bilesa Renato, Binetti Luigi, Bini Adone, Bini Giuseppe, Biotti Cesare, Biraghi Luigi, Biraschi Cesare, Biundo Francesco, Bizzozero Giuseppe, Blesi Arnaldo, Bocchiola Giuseppe, Bollini Felice, Bomba Pietro, Bonini Bono, Bono Guido, Bordoli Faustino, Bordoni Alfonso, Borghi Guido, Bornè Ettore, Borsani Gerolamo, Bosetti Luigi, Bossi Cesare, Bovinelli Gaetano, Brambilla Luigi, Brambilla Oreste, Brambilla Umberto, Brasca Luigi, Brazzova Achille, Brenno Marco, Brizi Ugo, Broggi Eugenio, Bronn Enrico, Brunetti Paolo, Buloro Arturo, Burlé Armildo, Burri Ettore, Buzzi Giberto Francesco, Cagnani Guido, Caletti Carlo, Calvi Giacomo, Camandona Oreste, Camis Vittorio, Campi Giuseppe, Candiani Oreste, Candiani Piero, Canziani Enrico, Capelli Giuseppe, Capietti Giuseppe, Cappi Romolo Romeo, Carenzio Eliseo, Cargnoni Paolo, Carniselli Luigi, Carpani Ugo, Carulli Natale, Cassa Luigi, Castelli Domizio, Castelli Emilio, Castelli Giovanni, Castelnuovo Attilio, Castiglioni Angelo, Cattaneo Giacomo, Cavazzoni Antonio, Cavazzoni Silvio, Cavelzani Sigismondo, Cazzaniga Carlo, Ce-

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIVNUTI

F. I. A. T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA
BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-15 HP. 15-20 HP.
20-30 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN„

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
GRUPPI MARINI
CARRI-BOTTE

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN„

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

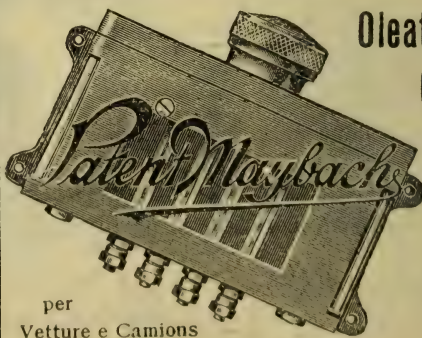
resa Romolo, Ceriani Pietro, Cerutti Adalgiso, Cerutti Enrico, CHIAPPA TERESA, Chierichetti Carlo, Chiesa Francesco, Ciampa Emilio, Ciotti Aristide, Circolo ex-Allievi Istituto Pedagogico Forenze, Circolo Silvio Pellico, Clerici Alessandro, Coari Domenico, Coffani Gino, Collini Dante, Colombo Giuseppe, Colombo Giuseppe, Colombo Natale, Compostella Carlo, Compostella Luigi, Compostella Salvatore, Compostella Florindo, Consonni Celeste, Corbella Luigi, Corbellini Augusto, Corbetta Luigi, Corbetta Paolo, Cornalia Pietro, Corsini Ugolino, Corsivo Massimiliano, Crippa Cesare, Crippa Giuseppe Alfredo, Cristani Aroldo, Cristani Omero, Cristofoli Lorenzo, Cucchetti Giuseppe, Curti Luigi, D'Adda Fausto, De Andrea Carlo Antonio, De Capitani da Vimercate Serafino, De Gaudenzi Valentino, Del Felice Federico, De Luigi Giovanni, De Marchi Attilio, Di Nava Paolo, De Paolis Zaccaria, Detto Augusto, Donadon Emilio, Donati Giuseppe, Donetti Giuseppe, Dovesi Alberto, Facchetti Guido, Farè Guido, Fedele Antonio, Fenaroli Federico, Ferrari Oreste, Ferrario Miro, Filangeri Emilio, Flori Alberico, Focacci Ottavio, Fontana Bruno, Forcignano Mario, Formenti Giovanni, Fossati Leopoldo, Frassinelli Giovanni, Frigerio Giuseppe, Frigerio Mario, Fumagalli Mario, Fusè Augusto, Gaiarini Egidio, Galbiati Ferruccio, Galleani Napoleone, Galli Luciano, Gallia Roberto, Gallina Tito, Gallone Ercole, Gandini Attilio Roberto, Garrone Ugo, Garzoni Domenico, Gasparri Giuseppe, Gastel Luigi, Gatti Giuseppe, Gattoni Francesco, Gazzonaghi Riccardo, Gennari Arturo, GENONE ANGELA, Gentilli Cesare, Gerosa Corrado, Gerra Luigi, Ghezzi Luigi, Ghezzi Umberto, Ghinelli Federico, Giannelli Benedetto, Giunone Felice, Giorgetti Virginio, Giovanzana Oreste, Giracca Enrico, Giussani Enrico, GNECCHI GIANNINA, Gnecchi Giuseppe, Granata Mario, Grassini Gino, Greco Fausto, Groppo Giuseppe, Hartelt Heinrich, Hénin Cesare, Huni R. Riccardo, Imbrico Tullio, Iascchi Luigi, Jarach Lazzaro, Laganà Giuseppe, Lambardi Luigi, Langella G. B., Lazatta Eugenio, Leri Mario, Levi Renato, Livorno Umberto, Locatelli Bartolomeo, Locati Giulio Cesare, Lombardi Sebastiano, Lombardi Walter, Lonati Giovanni, Longhi Adolfo, Lorenzini Francesco, Lovati Umberto, Luilli Luigi, Macchi Clemente, Macchi Orfeo, Maestri Enrico, Magistretti Carlo, Maglia Angelo, Magnoni Luigi, Mainetti Sebastiano, Malaspina Felice, Mannati Luigi, Mantovani Costantino, Maraschini Silvino, Marelli Giovanni, Marchesi Giuseppe, Martinelli Guido, Martinoli Ambrogio, Masini Alberto, Massetti Amilcare, Mattioli Giuseppe, Maurelli Pietro, Mauri Umberto, Mazza Alfredo, Mazzetti Maurizio, Mazzola Alfredo, Mazzucchi Ferruccio, Mentasti Enrico, Mercole Luigi, Milani Adolfo, Mires Ubaldo, Misinato Antonio

LUXINA
GMB MILANO
"LUXINA,,
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie
G. M. BALSARI & C. = MILANO
Corso Venezia, N. 71

Pastiglie dissetanti e digestive per Turisti, Automobilisti e Ciclisti.
LUIGI ROSSA · VERCELLI
PEPPERMINT ROSSA

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON
è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato.
Massimo rendimento
Minimo consumo

RILEY
Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 % di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.

Patent Maybach
Oleatore Central a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni
per Vetture e Camions

Rappresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

Mitrovich Carlo, Montorfano Romeo, Mora Umberto, Morello Giovanni, Morganti Alessandro, Morini Angelo, Morosini Enea, Muggiani Paolo, Mustili Salvatore, NEGRONI GIOVANNA, Negroni Italo, Novati Alcide, Orlando Antonio, Ossola Gustavo, OttoliniVirgilio, Pacini Giovanni, Palvarini Carlo, Panozzo Giovanni, Papalini Lorenzo, Papetti Giuseppe, Passer Luigi, Patella Giovanni, Pegorari Nino, Pellini Ferruccio, PEROTTINI TERESA, Perozzo Giuseppe, Pianca Carlo, Piccinelli Ettore, Pigoli Libero, Piovella Pietro, PIROVANO CESARINA, Pistono Ugo, Pogliaghi Romeo, Pontevia Luigi, Ponzellini Attilio, PORCELLINI MADDALENA, Pozzi Carlo Emilio, Pozzi Paolo, Pozzi Serafino, Prandi Ernesto, Pratolongo Adolfo, Prestini Spartaco, Protti Gino, Puricelli Gaetano, Rabuffetti Luigi, Radice Leone, Radice Monni Fossati, Rafanelli Giovanni, Ragozza Ettore, Rainoldi Giuseppe, Rangoni Arnolfo, Ranzini Giovanni, Remondini Giuseppe, Restelli Carlo, Ripamonti Giuseppe, Riva Giovanni, Rizzi Oreste, Romanò Angelo, Romano Giovanni, Roncari Giovanni, Rousisvalle Benedetto, Rossi Angelo, Rossi Francesco, Rota Alberto, ROTONDI DELL'ACQUA GIUSEPPINA, Roux Luca, Rovida Iginio, Rozza Domenico, Rubbiani Antonio, Ruina Lucio, Sacchetti Giuseppe, Sacchi Mario, Sacerdoti Umberto, Saibene Giulio, Sala dott. Fernando, Sangalli Luigi, Sangiovanni Camillo, Santi dott. Costantino, Santoni Battista, Savariano Rodolfo, Savio Luigi, Savona ing. Giuseppe, Scalabrini dott. Salv. Attilio, Scalini Carlo, SCANAGATTA DE VILLA nob. EMILIA, Scotti Gigi, Scurati Egidio, Scurati Emilio, Scuri Aristide, Scheibli Ruggero A., Schieppati Angelo, Segala Carlo, Segala Luigi, Segrè dott. Emanuele, Signorile Marco, Sigurtà Giuseppe, Simoni geom. Luigi, Sirtoli ing. Augusto, Sirtoli Dino, Suello Mosè, Sommaruga Carlo, Sormani Romolo, Sozzi Osvaldo, Spera ing. prof. Salvatore, Stabile Mario, Stegagno Gaetano, Stella Vincenzo, Taccani Angelo, Tavecchio Giuseppe, Terenzio rag. Francesco, Tibiletti Luigi, Tognasso Luigi, Tomaselli Enrico, Tockus Sigfrido, Tomini Foresti Carlo, TONANI RINA, Torriani prof. Luciano, Tosatti Alessandro, Tosco Lorenzo, Turati Massimo, Turini Felice, Unione Sportiva Popolare, VALVASSORI PERONI ZOJA ADA, Vason Bernardo, Vecchi avv. Cesare, Vecchio Carlo, Vedovati Luigi, VEIDLICH ERME, Velardi Francesco, Vergani Domenico, Verri Angelo, Villa Attilio, Villani Luciano, Viola Carletto, Visconti rag. Giuseppe, Vismara Andrea, Vismara Angelo, Vismara Carlo, Vittorietti Enrico, Volontè Giuseppe, Volpe Vittorio, Volpi rag. Giovanni, Zannoni Renato, Zappa Nando, Zenere rag. Dante, Zibardi Luigi.

Abbiategrasso. — Luchsinger rag. Jean.

Affori. — Terragni Anselmo.

Albiate. — Clapis Pio, Colombo Aquilino.

Arluno. — Giubileo Virgilio.

Balsamo. — Brambilla Giovanni.

Barnago. — Andreoni Angelo.

Bernareggio. — Gargantini Fortunato, Guazzoni Angelo, Stucchi Angelo, Viganò Mosè.

Besana Brianza. — Gatti Vittorio.

Bollate. — Argenteri dott. Felice.

Busto Arsizio. — Altomani rag. Andrea, Bossi Benigno, Comerio Enrico, Gallazzi Pietro, Marcora Alessandro, Mosca Carlo, Orani Oreste, Ponti Giovanni, Tognola Enrico, Venegoni Carlo, Wirth cav. Giuseppe.

Canonica-Lambro. — Tonon Umberto.

Carate Brianza. — Bonacina dott. Vittorio, Cesana Eraldo, Cesana Giuseppe, Cogliati Casimiro, Colombo Gaspare, Pozzoli Ambrogio, Romillo Bruno, Valtorta Carlo.

Caronno. — Bugani Luigi, Lattuada Ermenegildo.

Carugate. — Carugati dott. Carlo.

Casalpusterlengo. — Dosio Alfonso.

Cassano Magnago. — Buzzetti Franco, Canziani Antonio.

Castano Primo. — Municipio.

Castelnuovo Bocca d'Adda. — Circolo Castelnovese.

Cesate. — Gayetti dott. Ettore.

Cesano Maderno. — Strada Angelo Fedele, Strada Cesare.

Chassis per Turismo
14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35 45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
TIPI "AVALVE,,
25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati
tutti montati
su Gomme MICHELIN

Chassis tipi Industriali
OMNIBUS capaci a 6
10 - 16 - 24 persone
CAMIONS
della portata di
700 - 1000 - 2000
3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE
DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI

SEMPLICITA' SILENZIOSITA'
MASSIMO RENDIMENTO

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

Tutti i perfezionamenti, tutti i pregi condensati in una sola qualità "la migliore,,

Esposizione Internazionale Buenos-Ayres 1910:
GRAND PRIX - Giuria Esposizione MEDAGLIA D'ORO - Camera di Commercio
Esposizione Internazionale Torino 1911:
DUE GRANDS PRIX - DUE MEDAGLIE D'ORO - MEDAGLIA D'ARGENTO del Minist. A.I.C.

I PROGRESSI DELLA BICICLETTA A MOTORE

Poco tempo dopo la comparsa della bicicletta, e della sua marcia trionfale attraverso il mondo, videro la luce i motori a scoppio. Applicarli a questa meravigliosa carrozza a due ruote, e sostituirli alla forza dell'uomo, fu la rapida opera di pochi anni, e la motocicletta era nata.

Questo disgraziato apparecchio, pesante, rumoroso per le cannonate delle sue esplosioni, pericoloso per le pazze velocità che i costruttori come gli amatori esigevano dal proprio motore, divenne ben presto l'esecrazione delle popolazioni, il terrore della strada, il pericolo di morte per quello che le montava e di quelli che lo vedevano passare. Se coi suoi motori da 6, 8, 10 cavalli portava talvolta alla mèta il suo cavaliere, la panne, la triste panne, era la fine della più gran parte delle corse, ed il disgraziato proprietario si vedeva forzato a trascinare il suo apparecchio, del peso di 80 a 100 chg. sino alla ferrovia, per un ritorno ignominioso presso il meccanico più vicino, che generalmente, dava il colpo di grazia al povero motore agonizzante.

La motocicletta era sul punto di essere definitivamente sconfessata, abbandonata, dileggiata, allorchè due giovani inventori svizzeri, i Fratelli Dufaux, idearono di sostituire alla grossa macchina, un piccolo motore da 1 cavallo e $^1/_4$ che piazzato nel telaio di una bicicletta ordinaria, rimpiazzasse l'azione dei pedali, facendone la bicicletta automatica, leggera, silenziosa, economica di consumo, e capace di procedere ad un'andatura ragionevole, di circa 30 chm. all'ora, la « Motosacoche »; e grazie alla disposizione ed all'ammirabile esecuzione del suo piccolo motore, questa minuscola macchina, sfidò la panne, e malgrado la sua modesta velocità, arrivò sempre alla mèta, sorpassando questi bolidi di 100 chm. all'ora, incapaci di resistere a uno sforzo prolungato.

Allorquando gli inventori si presentarono in Francia alla prima grande corsa di motociclette di 1000 chm., pubblico e concorrenti risero di questo antagonista in erba, di questo giocattolo per bambini; ma le tappe si susseguirono, e le due Motosacoches arrivarono regolarmente al traguardo, lasciando lungo la strada gli esausti ed impotenti giganti. Le Motosacoches vinsero la corsa e la Grande Medaglia d'Oro del Touring Club Francese.

Fu questo l'inizio di un'epopea sino allora sconosciuta nell'industria automobilistica; a mille a mille le piccole Motosacoches ad accumulatore s'insinuarono in tutti gli angoli del mondo, su tutte le strade dell'universo, ed anche là, dove non esistono che sentieri e steppe. La loro leggerezza le rendeva adatte ai terreni più accidentati, la loro elasticità e silenzio permetteva di percorrere le strade ed i viali delle grandi città; l'ammirabile costruzione dava loro la resistenza e la perseveranza.

Avvi un buon numero di Motosacoches che hanno percorso più di 60 e 70 mila chm., sempre pronte a portare il loro cavaliere; ma i tempi hanno camminato, e la bicicletta è diventata troppo leggera, troppo fragile per sopportare un motore da un cavallo, essa non sopporta già sempre un uomo, ed il Motosacochista, anche il più entusiasta della sua macchina, non vuol più saperne di pedalare sulle salite, non si accontenta più di avanzare a 30 chm. all'ora: si è dovuto marciare col tempo, e la « Motosacoche » ha marciato.

I modelli a magneto ad uno e due cilindri, che i costruttori hanno offerto al pubblico di anno in anno, sono stati l'ammirazione degli ingegneri e la felicità dei loro proprietari; hanno guadagnato le corse, ma soprattutto hanno guadagnato la simpatia del pubblico.

Per l'anno 1912, due nuovi modelli sono preparati: ad un cilindro, di 2 cavalli e mezzo, e a due cilindri da 3 cavalli. Non è più, è vero, il piccolo apparecchio; ma sempre conservando le qualità del prototipo, i nuovi modelli si sono assicurati altri vantaggi: sempre silenziosi, sempre leggeri, sempre elastici nella loro marcia, sino a procedere a passo d'uomo; queste macchine permettono di superare le più dure salite; il loro serbatoio contiene una riserva di benzina e olio per circa 200 chm.; il loro telaio, ruote, pneumatici, sella, posapiedi, danno il conforto il più perfetto.

La meraviglia della stagione, è indubbiamente la macchina a due cilindri con cambio velocità e débrayage, un'automobile sopra due ruote; soppressi i pedali, soppressa la cinghia; una poltrona, che può percorrere le grandi strade ad una velocità rispettabile, senza scosse, senza fatica per il cavaliere, e capace di marciare silenziosa e veloce senza pericolo per il pubblico.

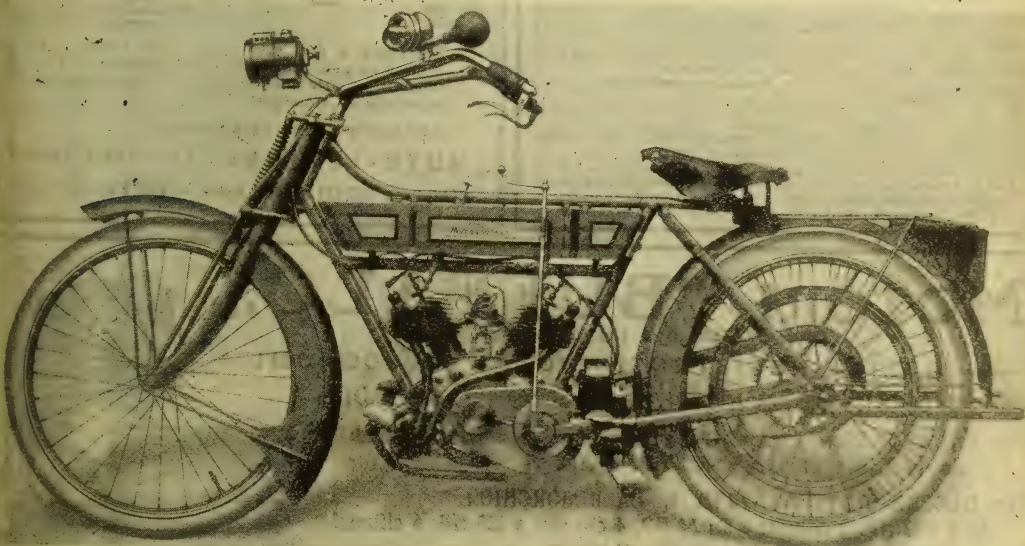
La « Motosacoche », la prima delle biciclette a motore, pratica e popolare, ha mantenuto le sue promesse; ha nuovamente riunito i vantaggi che lo sviluppo dell'industria ha messo a disposizione del pubblico, e rimane quello che è sempre stata: la

La Regina delle Biciclette a Motore.

Cinisello. — Camisasca Lodovico, Galbiati Giovanni, Pacchetti Gaetano.
Cisliano. — Invernizzi Guido.
Codogno. — Isingrini Abele, Lottici Mario, Lucini Giuseppe, Manfredi Pietro, Novello Beppo, Pagani Alfredo.
Corbetta. — Rondena Bernardo.
Crescenzago. — Martinazioli Lodovico.
Desio. — Hübschmann Otto A.
Ferno. — Macchi Leone, Mainoli Bernardo, Tamburini Piero.
Gallarate. — Bonacossa rag. Pietro, Ceriani Gino, Clerici Mario, Ferè Giovanni, Fegazzi Giuseppe, Huth Paolo, Lana Faustino, Lana Pierino, Macchi Bruno, Mastalli Andrea, Minoli Pietro, Moggino Giuseppe, Orrigoni Angelo, Pozzi Ivo, Quadrelli Ernesto, Schneider Max, Sciortino Giuseppe, Sella Angelo, Tizzi Carlo, Tosi Carlo.
Gerenzano. — Restelli Pietro.
Gorla Minore. — Ferrario don Gaetano, Polibio Cesarani, Terruzzi don L.
Greco Milanese. — Rossi Edoardo.
Legnano. — Balducci Guido, Bernini Fermo, Caja Domenico, Cammarata Felice, Cecchini Oreste, Cerana Gioachino, Dell'Acqua Rino, Della Torre Benigno, Gasparini prof. Gioachino, Lampugnani dott. Antonio, Masera Romeo, Moroni Bernardo, Moroni Enrico, Moroni Paolo, Pensotti Duilio, Pezzoni Giuseppe, Roveda Franco.
Lentate Seveso. — Casartelli Alvaro, Polti Arnaldo.
Livraga. — Bignami Emilio.
Lambrugo. — Ditta Fratelli Meroni, Pozzoli Sante.
Lodi. — Cristini Mario, Ferrari Enrico, Laffi Guido, Maffeis Gigi, Miari Fulcis Giuseppe, Moroni ing. Alessandro.
Lonate Pozzolo. — Piccinelli dott. Camillo.
Mairago. — Baggi Giuseppe, Ceresa Angelo, Locatelli Giuseppe.
Melegnano. — Castellaro Secondo.
Montanaro Lombardo. — Bono Dino.
Monza. — Banck Orlando, Barlassina Luigi, Bernardelli Antonio, Casati Giovanni, Favini Carlo, Folco Giuseppe, Lainati Michele, Larocchi dott. Achille, Maggioni Alfredo, Manzolini Luigi, Mariani Luigi, Pacchetti Antonio, Paderni Adolfo, Rigamonti Luigi, Rivetti Giuseppe, Rivolta Luigi, Valsecchi Giovanni, Zoia Mario.
Morimondo. — Andreoni Edoardo.
Musocco. — Negri Carlo.
Ospedaletto Lodigiano. — Raimondi Cominesi dott. Luigi.
Ossago. — Pagani Pietro.
Paderno Dugnano. — Croci Federico.
Paullo di Lodi. — Costantino Giulio, Ferrario Giuseppe, Moroni Paolo, Redaelli Paolo.
Precotto. — Moiso Oreste, Santambrogio Achille.
Rho. — Fusoni Pierino, Marchesi Giuseppe, Perfetti Luigi.
Sacconago. — Calcaterra Baldassare, Lega Giuseppe, Somaruga Gaetano, Vigevano Ettore.
S. Stefano (Cavario). — Macchi Silvio, Mazzuchelli Ugo.
Saronno. — Imperiale Giuseppe.
Seregno. — Dell'Orto Davide, Gerosa Giuseppe, Trabattoni Carlo.
Sesto Calende. — Brianzoni Ismaele.
Sesto S. Giovanni. — Albini Achille, Della Vedova sac. Angelo, Dominici Ciro, Linati don Carlo, Orlandi Emilio, Rusmigo Rodrigo, Tovaglieri Luciano.
Settala. — Ferrario sac. Giovanni.
Seveso. — Allievi sac. Cristoforo.
Somma Lombardo. — Demicheli Martino.
Trezzo — Minardi Raffaele.
Triuggio. — Canzi Giuseppe, Colciago Carlo, Colombo Tomaso.
Usmate. — Valsecchi Giacinto.
Vimercate. — Beretta Vittorio, Mosca Enrico.
Vizzolo Predabissi. — Daglio Federico.
MODENA. — Associazione Artisti e Stampa, Braglia Augusto, Capello ing. Biagio, Carlotti Carlo, Castiglioni Baldassare, Chellini Leone, Ferrari rag. Aldo, Ferrari Nettuno, Foa Edoardo, Grazioli Cesarino, Masiera dott. Enrico, Marchesi Giuseppe, Marchi Marco, Mohu Corrado, Monari Guido, Negri Gino, Palazzi Mario, Pellini Giorgio, Puppini Cirillo, Righi dott. Pio, Rossi Corrado Veratti, Sardini Vittorio, Solmi Gian Paolo, Stuffer Carlo, Tardini Luigi Lorenzo, Vandelli Francesco, Vigna Giacomo.
Carpi. — Bisi Amilcare, Silvestri Umberto, Merighi G. M.
Cavezzo. — Piccinini Pio.
Fanano. — Franchini Giacomo, Pollacci geom. Francesco.

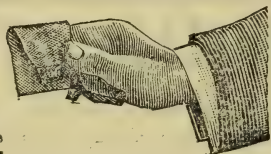
La "MOTOSACOCHE" si afferma quest'anno con due nuovi splendidi modelli:

2 1/4 HP. ad un cilindro modello inglese — 3 HP. a due cilindri con cambio velocità e debrayage

MOTOCICLISTI! Non dimenticatevi di esaminarli prima di fare i vostri acquisti!

Tipo 2 cilindri • 1912 • 3 HP. — Trasmissione a catena con cambio velocità e debrayage.

Agenti in tutte le città d'Italia.
Chiedere listini e Cataloghi al Deposito Generale per l'Italia: MILANO - Via Moscova, 70

Finale Emilia. — Bergamini rag. Ettore, Guzzinati cav. Giuseppe, Meletti Luigi.
Maranello. — Monari Giovanni.
Medicina. — Martelli Luigi.
Mirandola. — Borsò Giuseppe, Pederzini rag. Luigi, Terzi rag. Giovanni.
Montese. — Mazzetti Carlo, Scaglioni Ugo.
Sassuolo. — Caselli Antonio, Veroni Lino.
Zocca. — Cortesi Augusto.
NAPOLI. — Amendola Francesco, Azzariti Giuseppe, Barbieri ing. Giulio, Barreca Giuseppe, Bellucci Sessa Luigi, Bellucci Sessa Raffaele, Betocchi Alessandro, Bianchi Vincenzo, Borrelli Arnaldo, Borrelli Ferdinando, Calò Luigi Emilio, Campagna Gabriele, Campolongo dott. Baldassare, Capobianco Crescenzo, Cardillo Salvatore, Carfora Lelio, Circolo Areonautico Napolitano, Colavizio Salvatore, Cortesoni ing. Francesco, De Conciliis avv. Domenico, De Giorgio Raoul, Del Giudice Federico, Dell'Agli Gerolamo, De Luca ing. Domenico, De Luca Giuseppe, De Luca Oreste, De Ribis Francesco, De Rogatis ing. Alberto, De Rossi Filippo, Ferri Mario, Filo conte Alberto, Forgione Gaetano, Gargiulo avv. Alfonso, Giannini Gino, Giannini Pio, Giannone cav. Gustavo, Giustini Pietro, Ippolito Girolamo, Longobardi Alfredo, Magaldi Giulio, Mancione dott. Luigi, Mancuso Roberto, Martiniello Umberto, Materasso Angelo, Megale Alberto, Mendia ing. Gustavo, Miller C. W., Monaco Mario, Montanari Tudy, Montella Guglielmo, Monti Pietro, Moresca Gerolamo, Moreschini Raffaello, Nardi Antonino, Nestore ing. Giovene, Olivetti magg. Domenico, Peluso Gennaro, Plastino Antonio, Quercia Alfredo, Ranetta dott. Attilio, Rispoli Andrea, Rizzoli Giuseppe, Rolandi Enrico, ROSARIA CONSIGLIO MARIA, Rossi Guglielmo, Rossi Raffaello Dorotea, Saggese Giacinto, Salvadore Giovanni, Scarpati Ferdinando, Sorrentino dott. Beniamino, Tizzano Camillo, Troisi Nicola, Vincelli Ettore, Zoccolella Giuseppe.
Afragoli. — Centaldo Pasquale.
Capri. — PAGANO PAUER TERESA.
Casamicciola. — Mennella dott. Giuseppe.
Castellamare di Stabia. — Angrisano Pietro, Landolfi Antonio.
Fuorigrotta. — Mancini Eduardo.
Madonna dell'Arco. — De Clario rag. Gerardo.
Pozzuoli. — Punzo Salvatore.
Torre del Greco. — Porzia Francesco.
NOVARA. — Beffagnotti Ettore, Biagini Mario, Cavagliano Mario, Fanchiotti cav. Carlo, Garan Pietro, Grassi Ettore, Linaroli rag. Luigi, Lombi Davide, Longhi Carlo, Magilli Flavio, Mambrini Luigi, Picconi prof. don Antonio, Podetti prof. Francesco, Saini rag. Carlo, Sala Convegno Caporali e Soldati 17° Artiglieria da Campagna, Tardani Luigi, Terrini rag. Attilio, Vallogini Piero.
Alzate. — Aldera Giuseppe.
Aranco. — Turletti Giovanni.
Arona. — Barello Sereno, Bensi Luigi, Bertazzoli Carlo, PROTASI VITTORIA, Scaciga Della Silva don Guido.
Barengo. — Chierico don Fermo.
Biella. — Andinino Carlo, Badone Guido, Bocca geom. Antonio, Canova Francesco, Canova Giuseppe, Cerruti Riccardo, Fasoletto Leandro, Fresia Luigi, Galliano Oreste, Giardino Luigi, Gibello Efisio, Gualea Giovanni, Meola Quinto, Morengo Ferruccio, Porta Cipriano, Sacerdotti Cesare, Trombetta Alfredo, Varale Remo.
Borgomanero. — Caldi Ercole, Greggio Giovanni, Lamberto avv. Mario, Sacchi Giuseppe.
Borgosesia. — Giuppone Carlo, Maoletti Silvio, Vercelli Michele.
Calasca. — Grossetti Emilio.
Campiglia Cervo. — Alfieri Martinero.
Casalino. — Bermani don Carlo.
Castellazzo. — Mainardi Salvatore.
Cavaglia. — Foglia Pier Valentino.
Cavallirio. — Scolari Giacomo Giov.
Cigliano V. — Pasteris Martino.
Coggiola. — Zenesio geom. Ugo.
Comignago. — Rossi Serafino.
Cossato. — Fasanino Edoardo, Imazio Carlo, Lavè Giovanni.
Cossila. — Caneparo Pierino.
Croce Mosso. — Fantone Albino, Ortone Ercole, Piana Ottavio.

Reticella infrangibile auto-accenditrice "UNIK,,"

Contrariamente alle reticelle in uso, polverizzantisi al minimo contatto, la reticella "UNIK,, segna una grande vittoria nel campo dell'incandescenza, poichè, fabbricata con materie e procedimenti speciali, dà affidamento della massima resistenza, sopportando, dopo bruciata, un peso di 30-40 grammi, senza temere le pieghe, le scosse e le correnti d'aria e, tolta dal becco e piegata non si rompe. — La **Auto-accensione** elimina qualunque elemento per l'accensione, poichè aprendo gradatamente il becco a gas si ha luce chiara e potente, con rapidità e comodità. — Adottando la reticella "UNIK,, si realizza economia, data la durata massima, il risparmio per l'auto-accensione, il risparmio di gas, e la maggior luce ottenuta. — Dimenticando aperto il becco a gas, la reticella si accende, offrendo così garanzia contro fughe di gas, ed evitando disgrazie.
Chiedere interessante opuscolo gratis ai Concessionari:
G. M. Balsari & C. - Corso Venezia, 71 - **Milano**

Auto-Vetturetta "MAGNET,,"

a tre ruote e due carreggiate, con sterzo a volano trasmissione a catena, debrayage a frizione. - Elegante economica — Minimissima spesa di manutenzione. — Conducibile da chiunque.

Chiedere listino illustrato all'
AUTO-VETTURETTA "MAGNET,,"
Telefono 80-07 - MILANO - Via Peschiera, N. [illegible]

MOTORI "BUFFALO,,"
Speciali per imbarcazioni
SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.
Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:
G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Crusinallo. — Brovelli Cesare, De Micheli Luigi.
Dagnente. — Barberis Luigi.
Doccio. — Bettola Casimiro.
Domodossola. — Antonioli Giovanni, Bonino Rodolfo, BURCKHARDT WILLY, Burla Clemente, Dabini Giovanni, Galli rag. Giovanni, Marconcini Antonio.
Galliate. — Pozzoli Girolamo.
Garbagna. — De Gasperis sac. Carlo, Ruggerone geom. Francesco.
Gattico. — Bacchetta Cesare Augusto.
Gattinara. — Nervi Alfredo.
Ghemme. — Bobbio Cesare.
Ghiffa. — Ramoni Carlo, Ramoni Gerolamo.
Gozzano. — Antonioli Antonio, Zenoni Luigi.
Grignasco. — Cametti Ettore, Gallavresi don Pier Em.
Intra. — Colombo Silvio, Langosco Teobaldo, Locatelli Carlo, NAVA IDA, Restellino Guerino, Zanoni dott. Maurizio.
Lessona. — Cerruti Pierino, Clerico Augusto.
Lesa. — Pusineri Angelo, Tornielli Carlo.
Masera. — Minoggio Antonio.
Meina. — Orecchia Giuseppe.
Miagliano. — Scalabrino Giacomo.
Mongrando. — Perrone geom. Giovanni, Sella Pierino.
Monticello. — Francese ing. Giuseppe.
Netro. — Società Sportiva.
Occhieppo Inferiore. — Spadacini Domenico.
Occhieppo Superiore. — Frassaty Stefano.
Oleggio. — Rossari Pietro.
Omegna. — Carbone Giovanni, Ruppert ing. Carlo.
Pallanza. — Cairoli Antonio.
Pettinengo. — Fassoletto Giovanni, Trivero Giacinto.
Ponzone. — Falceto Lodovico, Lora Marzè Luigi, Zignone Giacomo.
Quarna Sopra. — Piana Alberto.
Riva Valdobbia. — Società «Pro Riva».
Ronsecco. — Castagnone Luigi.
Stresa. — Bonazzi Stefano.
Tricerro Vercellese. — Bono Carlo.
Valdengo. — Zocco Riccardo.
Valduggia. — Lanfranchini Angelo.
Valle Mosso. — Botto Ernesto, Grosso Ercole.
Varallo. — FERRARIS ANNETTA, Molina Gaudenzio.
Varzo. — Barbieri Pietro, Cuccini Maggiorino, Dall'Ara Secondo, Marazza rag. Angelo, Marmori Edmondo, Scalabrino Quinto, Vairoli Giuseppe.
Vercelli. — Anselmetti Gaudenzio, Berutti Felice, Binaschi rag. Angelo, Candeli Giuseppe, Capra Francesco, Dalmonte Alessandro, Ferrando Andrea, Foa rag. Arturo, Gatti Sandro, Leblis ing. Giuseppe, Rinaldi Luigi, Simonotti rag. Emilio, Valle Secondino, Varese Ferdinando, Vercellino Antonio.
Vergnasco. — Bocca Giovanni.
Vicolungo. — Turchelli Francesco.
Vigliano Biellese. — Serra Alfonso.
Villadossola. — Gianoglio ing. Giuseppe.
Viverone. — Cavagnetto Lorenzo.
PADOVA. — Andolfato Andrea, Angelini Mario, Appolini Alessandro, Bettoni Girolamo, Camossatti ing. Girolamo, Dalla Barba Amedeo, De Pantiz ing. Edoardo, Foresta Amedeo, Fregonese Ugo, Germani Edmondo, Landi prof. Carlo, Levi Eares Gilberto, Lion-Lino, Marcucci ten. G. B., Panetti rag. Ernesto, Peruzzi prof. Francesco, Petit Umberto, Piatti Gino, Pospilis Giovanni, Silva dott. Giovanni, Tomaselli Lamberto, Turcato Ugo, VANZO MARIA.
Agna. — Bissacco Emilio.
Campo S. Piero. — Parrilli Arturo.
Candiana. — Valisi dott. Ugo.
Este. — Pellegrini Guido, Ventura Carlo.
Monselice. — Simone Angelo.
Montagnana. — Baruffaldi Piero, Guzzon rag. Antonio.
Noventa Padovana. — Cucchetti Giov. Battista.
Peraga di Vigonza. — Bettanini dott. Giuseppe.
Parnumia. — Zanini Antonio, Zanini Attilio.
Piove di Sacco. — Maffezzoli Gino.
S. Martino di Lupa. — Conte Dino Domenico.
Tribano. — Mezzari dott. Giuseppe.
Vigenza. — Borelli Tito.
PALERMO. — Adragna dott. Nunzio, Asciuto Antonino, Beltrandi cap. Giovanni, Benanti Giuseppe, Bianchini Costantino, Biondo Eugenio, Buscemi Adolfo, Camagna dott. Carlo M., Campisi Isidoro, Castelli Biagio, Cornella Salva-

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55
Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile al Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata**.

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**: Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) sciolti in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato			
18 × 24	La prima copia L. **1,50**	le altre copie L. **1,—**
» 25 × 32	» » » **2,—**	» » » » **1,50**
» 30 × 40	» » » **2,50**	» » » » **2,—**

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia; come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

Non vi è mezzo migliore per percorrere una strada che servendosi di una

BICICLETTA
TRIUMPH

Qualunque strada cattiva è percorsa felicemente con questa macchina così perfettamente costruita e per di più essa corre veloce in pianura; è leggera in ogni salita e risponde con grande soddisfazione ovunque la si usi.

La **TRIUMPH** è sensibilmente differente dalle altre biciclette, molto distinta ed in forza di grandi, accurate osservazioni e perfezionamenti apportati nella sua fabbricazione, essa è riuscita la migliore.

I Motocicli TRIUMPH sono costruiti dalla stessa Casa e sono i preferiti da migliaia di motociclisti in ogni parte del globo.

Cataloghi illustrati si possono ottenere gratis dalla

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY
(Inghilterra)

oppure presso i sottosegnati Agenti:

MILANO - Palmiro Zignone - Corso Porta Romana, 65.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BIELLA - Federico Mandrino, Viale Regina Margherita.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
BRESCIA - Fratelli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO - Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza San Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto-Garage Gatti - Via Emilia, Fuori Barr. Garibaldi.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108.
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TERNI - Porazzini Domenico e Figlio.
TERAMO - Auto-Garage Abruzzese.

tore, Costamante Alberto, Crognali Agostino, Gandiano rag. Aristide, Gentile Emanuele, Geraci Antonino, Greco Michele, Guccione Giuseppe, Jannello cap. Stellario, Lo Meo Costantino, Maisano Leopoldo, Manetti Cuso Girolamo, Marotta Giuseppe, Marotta Leonardo, Marsala Vittorio, Mazzei Benedetto, Palma Antonio, Pandolfo Carlo, Passatore Antonio, Ricciardi Giovanni, Ricciardi Giuseppe, Romano Giuseppe, Sanfilippo Luigi, R. Società Canottieri « Roggero di Lorià », Sportelli Tutone prof. Melchiorre, Stinco Giuseppe, Tamayo ing. cav. Luigi, Torina Nicola, Varvaro Alù Guido, Villanova Agatino, Zappieri ing. Giovanni, Zingone Luigi.
Caccamo. — Galbo Giovanni.
Ficarazzi. — Speciale Francesco Paolo.
Lercara Friddi. — Circolo dei Civili.
Palazzo Adriano. — Pergolizzi Francesco.
Petralia Sottana. — Oddo Pietro.
Termini Imerese. — Avella Salvatore, Caruso Carmelo, Chentreus Giovanni, Insalago Calogero.
PARMA. — Banzi Giovanni, Bianchi rag. Dante, Buzzi Ettore, Cabassi Alessandro, Casella Emilio, Copercini rag. Lamberto, Dalla Valle dott. cav. Ferrante, Ferrata prof. Adolfo, Minelli Oreste, Oliari dott. Alceste, Olivieri Benvenuto, Pagliari Giovanni, Pagnotta Empedocle, Pinardi Italo, Prayer Galletti Umberto, Raffi Giuseppe, Roncoroni Giuseppe, Saccardi Giulio, Zavattari Edmondo.
Berceto. — Serventi geom. Silvio.
Borgo S. Donnino. — Campanini Gino, Savi Nelson.
Borgotaro. — Decosimo Carlo.
Busseto. — Mambriani Antonio, Romolotti dott. Ettore.
Colorno. — Lombardi prof. Glauco, Sassi Giuseppe, Vela dott. Domenico.
Langhirano. — Boschi Giacomo.
Pellegrino. — Marubbi dott. Giuseppe, Tanzi Cesare, Terrone Domenico.
Sala Baganze. — Merusi Isidoro, Rangei Giulio.
Salsomaggiore. — Camorali Garibaldo, Neri Nello, Zanardi Remigio.
S. Lazzaro P. — Rossetti Alfredo, Rossetti Aristide.
Soragna. — Avanzini Tancredi, Faroldi geom. Giuseppe, Nencini Adelvaldo.
Tiedoli. — Bruni sac. Giacomo.
Zibello. — Bigi Nino, Bocchi Mario.
PAVIA. — Aguzzi Corrado, Aleati Antonio, Baccarini Enea, Busso Enrico, Del Bo Cesare, Fava Enrico, Fornasari Ebelino, Gerli Algeo, Gilardi Attilio, Grassi Giovanni, Ricotti Ettore, Rizzardi Antonio, Rossi Luigi, Rustioni Ugo, Trevale Calogero, Varalli Attilio.
Breme Lomellina. — Parvis Giuseppe.
Broni. — Maccabruni Gerardo.
Casorate Primo. — Belloni Giuseppe, Bremi Carlo, Cantalupi Luigi, De Amici Carlo.
Cassolnuovo. — Bottigelia Silvestro.
Cergnago. — Biscaldi don Luigi.
Costa de' Nobili. — Moretti dott. Piero.
Godiasco. — Simonelli Alfredo.
Lomello. — Bacchella Vittorio, Scevola geom. Ambrogio, Soave Giuseppe, Viarenghi Agostino.
Montebello. — Filipponi Edoardo.
Mortara. — Carnevale Ottavio, Ferroglia Giovanni.
Pieve Albignola. — Salvaneschi geom. Augusto.
Pieve del Cairo. — Gatti Giuseppe.
Pieve Porto Morone. — Bozzetti Spirito.
Robbio Lomellina. — Previdere cap. Agusto.
S. Cristina. — Ticozzi Emilio.
Stradella. — Buscarini Piero, Cavallini Francesco.
Torre Mangano. — Aguzzi Pietro.
Tromello. — Cotta Ramusino Felice.
Vigevano. — Rolandi Giorgio, Sozzetti Giuseppe.
Villanterio. — Barbaini Giuseppe.
Voghera. — Botta Angelo, Casati Ferdinando, Mognaschi Paolo, Molinari Carlo, Nattino Federico, Servetti Guglielmo, Varni Mario.
PERUGIA. — Bertelli Siro, Burchi Alfredo, Servadio Aroldo.
Bastia. — Angeli Antonio.
Campello. — Benedetti del Rio Luigi, Vicarelli Leopoldo.
Castelviscardo. — Tiracorrendo Federico.
Castigliole Lago. — Club Sportivo Trasimeno.

REGALO — REGALO — REGALO

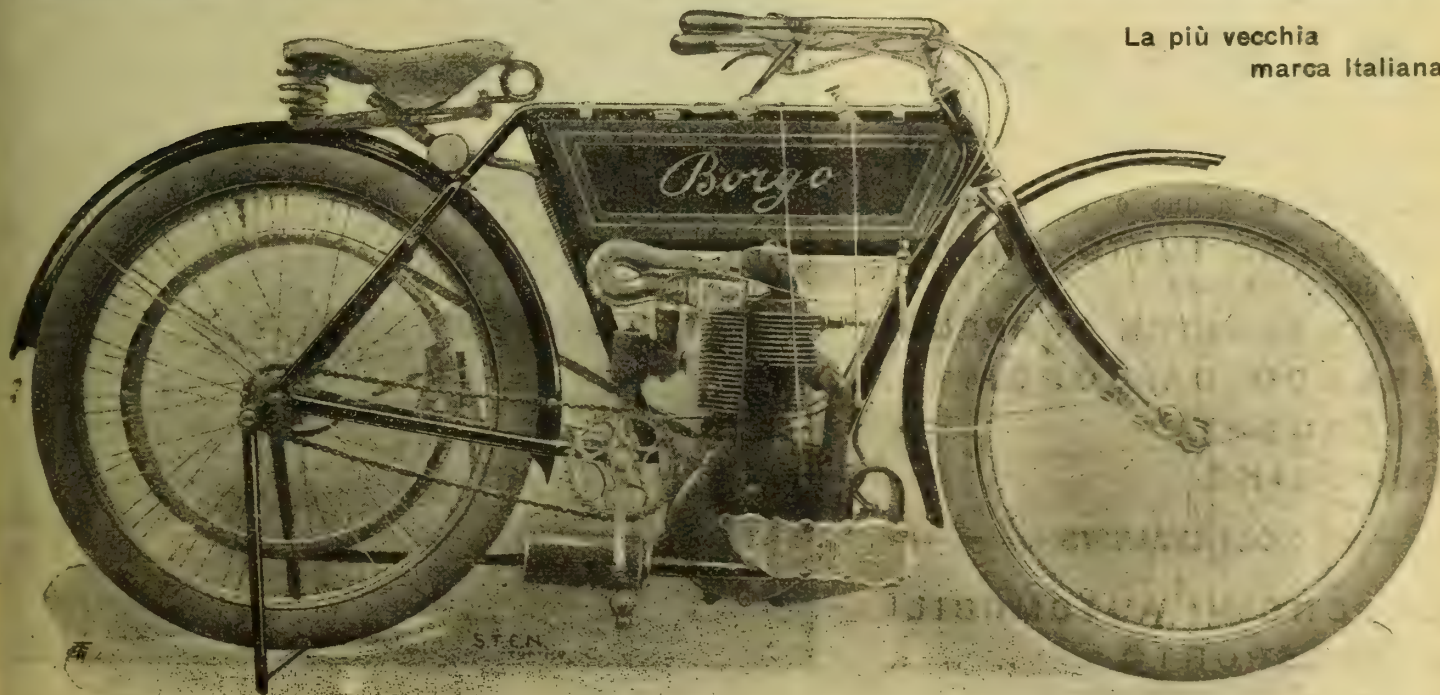
OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

Fabbrica Italiana Velocipedi e Motocicli E. M. BORGO - TORINO, Via XX Settembre, 15

La più vecchia marca Italiana.

Borgo

Tipo Gran Turismo 4 1/4 HP.

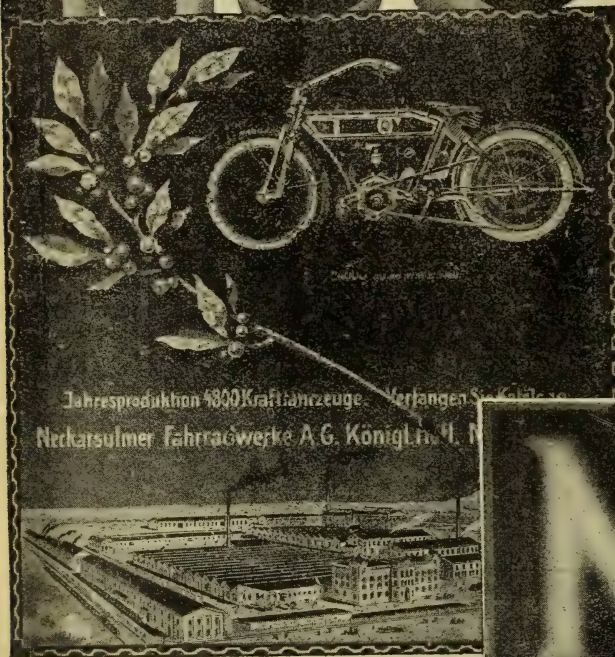
NSU

MOTOCICL

da 1½ HP. a 6 HP.
ad uno e due cilindri

Due velocità .. ..
Debrayage con partenza da fermo
Tendicinghia eccentrico .. .. ..
TELAIO ELASTICO - Forcella elasti

Ogni modello sempre pront

CARROZZINI LATERALI .. ..
.. .. FACILMENTE SMONTABI

MOTORI SEPARATI .. .. ..

Jahresproduktion 4800 Kraftfahrzeuge. Verlangen Sie Kataloge
Neckarsulmer Fahrradwerke A.G. Königl. Hofl. N

NSU

Jahresproduktion 4800 Kraftfahrzeuge. Verlangen Sie Kataloge
Neckarsulmer Fahrradwerke A.G. Königl. Hofl. Neckarsulm

AUTOMOBILI

da 5 HP. a 40 HP.

CARROZZATI :

SPEEDER a due e tre posti.
LANDAULET TUTTO CHIUSO a due e tre posti.
DOPPIO PHAETON TORPEDO.
TORPEDO DA CORSA.
LANDAULET.
LIMOUSINE.

SOLI CHASSIS

FURGONCINI AUTOMOBILI DA TRASPORTO .. ..

Rappresentante Esclusivo per l' Italia : **P. GHIRLANDA - Milano** Via Vinc. Monti, Telefono 10-712

CATALOGHI GRATIS

Città di Castello. — Mencaccini Filippo, Montelatici Giovanni.
Fara Sabina. — Innocenzi Riccardo, Piccioni Quirino, Rocci Filippo, Tosgobbi Emilio, Zacchia Temistocle.
Gualdo Tadino. — Ricca ing. Ivan.
Magione. — Del Furia Alfredo.
Magliano Sabino. — Crescenzi dott. Tito.
Narni. — Cianfruglia Raimondo, Leonori ing. Alfredo.
Sangemini. — L'Audace Club.
Sangiustino. — Nunzi Giuseppe.
Spoleto. — Corvelli Ubaldo, Piamonti Giorgio.
Terni. — Donatelli Ottavio, Liotti Raffaele, Nardi Pietro.
Todi. — Circolo Tudeste, Malinverno Raffaele, Narsete Armai, Pellegrini Giuseppe, Pellegrini Urbano.
PESARO. — Camerini Domenico, Cornero Vincenzo, Ercoli rag. Guido, Fabroni rag. Alcide, Forchielli Antenore, Frulla Mario, Paci Annibale, Ricci ing. Alberto, Scarciglia Pietro, Talarico Ignazio.
Cagli. — Ubaldelli Sabino.
Fano. — Orsini Giov. Battista, Pennacchetti Paolo.
Montegrimano. — Ballardini Antonio.
Tomba di Pesaro. — Cermatori Eugenio.
Trazanni. — Lecci sac. Rinaldo.
Urbino. — Carsughi Odoardo, Giovannetti Bruno, Sansoni Giuseppe, Terenzi dott. Antonio, Volpini geom. Dante.
PIACENZA. — Arata Nicolò, Botturelli Ercole, Carini Albino, Comolli Giuseppe, Cordone Beccaria ten. Leonardo, Curbis dott. Giorgio, Daddò Dante, Denari Ernesto, Guasso Mario, Ibba Guglielmo, Mazzolari Giovanni, Mercurio Giuseppe, Pavesi Negri Franco, Santucci Giuseppe.
Bardi. — Bracchi Giulio.
Castel S. Giovanni. — Rossi dott. Eugenio.
Castelvetro. — Belli Cesare.
Cortemaggiore. — Mangia Faustino.
Galliana di Pittolo. — Ferrero Armando.
Sarmato. — Lottero Umberto.
PISA. — Gatto Giuseppe, Guarnieri cav. Giuseppe, Manciati geom. Folco, Pieri prof. Arbace Romanzini rag. Ugo.
Bagni S. Giuliano. — Crivellari Dino, Simonini Perteo.
Castagneto. — Caroti Angelo.
Castiglioncello. — Monti Romolo.
Cecina. — Baldini Italo.
Fauglia. — Intrighi Adolfo.
Marina. — Schulz Walter.
PORTO MAURIZIO. — Caponigri Vincenzo, Cavallini Giovanni, Chirone Percy, Gatti Tommaso, Giribaldi Giuseppe Arturo, Prati Emilio, Raineri Francesco.
Airole. — Allegro Giovanni, Casciani Benedetto, Ciolfi Angelo, Colonna Rinaldo, Giacobbe Giuseppe, Lanteri Pietro, Lovati Paride, Occhette Giacomo, Panfani Francesco, Parisi Luigi, Pasquali Antonio, Ricco Giacomo, Sacchi Mario, Suriani Francesco, Vergoni Luigi.
Bordighera. — Filippi Vincenzo, Meda Paolo, Polli Pietro.
Castelvecchio d'Oneglia. — Musso Felice.
Chiusavecchia. — Berta Giov. Battista.

GRATIS a tutti i Soci del TOURING CLUB ITALIANO ed ai gentili lettori di questa "Rivista„ forniamo:

UN RITRATTO QUASI IN GRANDEZZA NATURALE 40×50 cm.

come pure a tutti coloro i quali ci spediranno il tagliando qui sotto, unitamente ad una fotografia, e ciò allo scopo di introdurre d'*un colpo* i nostri ingrandimenti fotografici in tutte le famiglie d'Italia.

La fotografia può essere tanto vostra, quanto quella di un caro vostro congiunto, amico, parente, ecc. Si posseggono tante fotografie di persone care, delle quali si desidererebbe avere un ingrandimento.

La nostra Ditta, esistente già da oltre 10 anni, è registrata ai Tribunali di Commercio in Germania, Austria Ungheria, Olanda, Belgio, Svezia e Norvegia. Questa è già una garanzia che manterremo esattamente quanto qui asseriamo.

I nostri ritratti vengono eseguiti a mezzo di apparecchio elettrico espressamente costrutto aquesto scopo e non si possono assolutamente paragonare agli ingrandimenti messi in commercio dai fotografi.

I nostri ingrandimenti fotografici sono anzi *totalmente* privi di cartone e senza ritocchi di positiva, mentre garantiamo inoltre l'assoluta somiglianza.

Essi vengono spediti franco per posta a chiunque. Si garantisce la restituzione della fotografia *intatta e franca* al committente.

Se alcuno troverà equo ed opportuno il non pretendere che oltre a ciò, anche le spese di porto e d'imballaggio abbiano ad essere sborsate di nostra tasca, lasciamo a ciascun committente di inviarci L. 1 in francobolli o per vaglia, contemporaneamente alla fotografia.

Dalla presente offerta gratuita sono esclusi tutti i fotografi professionisti, come pure i loro congiunti ed impiegati.

ISTITUTO INTERNAZIONALE RITRATTI - Piazza S. Stefano, 10 - MILANO

Ritaglio

Tagliare qui, riempire e spedire colla fotografia.

Solo valido pei lettori della "Rivista Mensile„ del T. C. I.

Il sottoscritto desiderando far uso della vostra offerta gratuita, spedisce in seno alla presente:
1. Una fotografia perchè ne sia fatto l'ingrandimento;
2. L. 1 in francobolli o per vaglia per porto e spese d'imballaggio.
L'ingrandimento, una volta ultimato, ossia entro circa cinque settimane, verrà spedito allo scrivente franco di porto, il quale, se soddisfatto, non mancherà di raccomandare lo spett. vostro Istituto.

Nome, cognome, professione ....

Luogo .... *Provincia* ....

Via e numero ....

(Raccomandiamo la maggior chiarezza e precisione nell'indirizzo e di affrancare giusto). *Lettere sino a 15 grammi costano L. 0,15; da 15 a 30 grammi L. 0,30; da 30 a 45 grammi L. 0,45.*
Preghiamo inoltre di indicare leggibilmente nome ed indirizzo a tergo della fotografia e della busta.
Gli ingrandimenti si possono fare su qualsiasi fotografia.
Se si desidera ricavare una persona da un gruppo, vogliasi indicare con una X la persona.
Sarà bene inviarci la fotografia raccomandata per evitare smarrimenti da parte della posta.

Coldirodi. — Semeria rag. Stefano.
Diano Marina. — Corbet Giovanni.
Oneglia. — Bonelli Corrado, Del Santo Michelangelo, Demora Guglielmo, Gandolfo avv. Ennio, Gorbero Raffaele, Pira Francesco, Zamana Enrico.
Ospedaletti Ligure. — Britschgi Winkler, Carli Paolo, Gallastrani Pietro, Hauser Carlo, Isnard Louis, Vetteone Giuseppe.
Pieve di Teco. — Erriù Epifanio.
S. Michele. — Usseglio Giacomo
S. Arcangelo. — La-Casa Domenico.
San Remo. — Ameglio Emilio, Asplanato Roberto, Arroni Francesco, Auragallo R. Francesco, Bertolini Luigi, Elli Mario, Pesante Costanzo, Vitone Dante.
Taggia. — Boeri G. Battista, Sperioli Pietro.
Trucco. — Tienforti Primo.
Ventimiglia. — Angelotti Pietro, Capozzi Menotti, Consani Giovanni, Gerbaudo Giovanni, Geva dott. Vincenzo, Moretti Mario, Moscati Egidio, Pianca Francesco, Pianca Tommaso, Taddei Ezio, Viale Nicola, Viani G. B.

POTENZA. — Battista Gian Gaspare, Cerro Giuseppe Roberto, Crisci Pasquale, De Angelis Luciano, De-Pilato avv. Sergio, Di Salvia Biagio, Ferrara Leone, Filippi Emilio, Fiorentino Francesco, Gambardella Francesco, Gibilisco Paolo, Labbale cav. uff. avv. Giovanni, Mancuso Antonio, Maresca cav. Gaspare, Quaranta Cesare, Talli Vittorio, Turafoli avv. cav. Angelo, Valenti Vincenzo.
Accettura. — Nota cav. uff. Michele.
Acerenza. — Panni Michele, Rocco Cristiano.
Aliano. — Damiucci Francesco.
Atella. — Sacchi Costanzo.
Avigliano. — Corbo cav. Andrea.
Bernalda. — Guida comm. Gaetano, Lacava Egidio.
Chiaromonte. — Cecchini Ivo.
Corleto Perticara. — Pizzicara Nicola.
Irsina. — Ferri Cesare, Palombella Domenico, Tamburrino Pietro, Trabace Pietro.
Lagonegro. — Bruni avv. G. B., Leo cav. uff. avv. Ed.
Lagopesole. — Bochicchio Vito.
Lento. — Rotondi ing. Carlo.
Maratea. — Faraco Vincenzo.
Marsiconuovo. — Buonfiglio Giovanni, Circolo Sociale, Pasquarelli dott. Michele.
Matera. — Convitto Nazionale, Clementelli Raffaele, Conti Benvenuto, Convitto Normale, D'Amato Pietro, Gerunda ing. Carlo, Giannantonio cav. avv. Francesco, Grandi Prospero, Latranico Vincenzo, Montanari Leonida, Pelillo avv. Salvatore, Ridola Domenico, Rossi cav. avv. Francesco, Santoro avv. Vincenzo, R. Scuola Normale, Telesca prof. Giovanni, Ventura avv. Felice, Vietti Cesare.
Melfi. — Croce Antonio, D'Addezio avv. Giuseppe.
Miglianico. — Municipio.
Montalbano Jonico. — Bonelli dott. Antonio, Lacava cav. uff. avv. Pietro.
Montemurro. — Santoro Vito.
Muro Lucano. — Pistolese cav. ing. Luigi.
Pescopagano. — Laviano comm. avv. Fabrizio.
Pomarino. — Fiore avv. Michele.
Rapone. — Gallo dott. Nicola, Zerbini Angelo.
Rionero Volture. — Turnevari Pietro.
Ripacandida. — Bottigliori Florestano, Ginoza Michele, Lionetti Giuseppe, Pietropaoli Vincenzo, Rossi Daniele, Tomagnini Antonio.
Stigliano. — Salomone cav. uff. avv. Nicola.
Viggiano. — Miglionico dott. Gabriele.

RAVENNA. — Basigli Enrico, Bezzi Castellini dott. Attilio, Castagna Rinaldo, Gardini Pietro, Giuliani Aurelio, Liverini Alfredo, Lugaresi Battista, Lugaresi Mario, Majoli Giuseppe Maria, Mazzolini Carlo, Tallandini conte dott. Francesco.
Brisighella. — Borellini Alberto.
Faenza. — Archi Achille, Bandini Ettore, Padovani Enrico.
Filetto. — Artelli Battista.
Lugo. — Fanani Domenico, Grill Giuseppe, Rossi Antonio.
Savio. — Bazzini Giuseppe.
Solarolo. — Peroni Luigi.

REGGIO CALABRIA. — Albonico Giuseppe, Barreca Giovanni Cafiero Antonio, Cuzzocrea Domenico, De-Nava ing. Pietro, De-Paula avv. Fortunato, Durse cav. Francesco, Gregori Alessandro, Maltese Antonino, Miglia

Modello di lusso L. 1650
Messa in moto con manovella.
Debrayage automatico. Partenza da fermo.
Sposta dolcemente nelle più ripide salite.
Cambio di velocità senza trainballadeur.
È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE
Humber
HUMBER è la gran MARCA MONDIALE imitata sempre eguagliata mai.
GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.
Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:
DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

Russo geom. Giuseppe, Napoli Alessandro, Romeo ing. Francesco, Trivelli Gaetano, Valentino avv. Giuseppe, Zeuli ten. Carlo.
Bagnara. — De-Leo Nicola, Giannturco Giuseppe, Grillo Giuseppe, Romano Nicola, Spoletti Domo.
Bianco. — Gambardella Cresenzo.
Bovalino. — Savio Achille.
Brancaleone. — De-Angelis Vincenzo, Pironcalli Giuseppe.
Candera. — Marcianò Massara Paolo.
Catona. — Richichi Domenico, Tornatora Michele.
Gallico. — Caridi Francesco.
Gerace. — Tallarida Carmelo, Vacca Giuseppe.
Matiniti Superiore. — Paladino Alfredo.
Montebello Jonio. — Palmara Domenico.
Palizzi. — Sergi dott. Antonio.
Palmi. — Longo Pasquale.
Pellaro. — Tommasini dott. Vincenzo.
Rocca Gralmda. — Lanzavecchia Carlo.
San Leo. — Latella Domenico.
Scilla. — Bellantoni rag. Antonio.
Siderno Marino. — Correale Santacroce Teodoro.
Varapodio. — Virdia Antonio.
REGGIO EMILIA. — Acquaticci prof. Carlo, Bagnoli Achille, Bellegati Tomaso, Bertolini Renato, Branchi Mario, Castellani dott. Gino, Ceci Guerino, Cortesi Pio, Dallara Roberto, Davoli Cesare, DAVOLI EURIDE, Ferrari Ardo, Manzini Marco, Mariani Marco, Motti Lorenzo, Nicoli rag. Riccardo Orlandini Odoardo, Romolotti rag. Antonio, Romolotti Cesare, Romolotti avv. Giovanni, Sidoli Alberto, Vinzani Renzo, Voglino rag. Giovanni.
Armo. — Cento prof. Vincenzo.
Campagnola. — Bigi Giulio, Gasparini Ferrino, Siligardi Gerolamo.
Casalgrande. — Prati avv. Ferrante.
Castellarano. — Lamiani dott. Ferruccio, Ravazzini Augusto, Rubbiani Emilio.
Ciano d'Enza. — Moglia Dante.
Correggio. — Saporetti Lorenzo.
Gualtieri. — Jotti Pietro.
Guastalla. — Della Valle Armando.
Roviglio. — Baroni Ubaldo, Ferrari dott. Oreste.
Ramiseto. — Malagoli Alberto.
Reggiolo. — Martignoni Erminio.
Scandiano. — Chiesi Luigi, Circolo Sociale, Pagliani don Giuseppe.
Vezzano sul Crestolo. — Motta Maggiorino, Valcavi Giuseppe.
Villa Bagno. — Carappi don Alfredo.
Villa Gaida. — Magnani Giuseppe.
Villa Minozzo. — Bonicelli Francesco, Coloretti cav. Paolo, Laghi Luigi, Milani Pietro, Rizzi Climaco.
ROMA. — Amici Raffaele, Angeletti rag. Ercole, Angeli Aldo, Baglioni Pasquale, Belardi Vittorio, Bianconi Sante, Bolasco Luigi, Brewster Christopher H., Broggia Giovanni, Buccellato Diego, Buzzacchino Francesco, Carra Venceslao, Carra Vittorio, Castelli Pasquale, Castiglioni

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.
Foot-ball completo The Banzai N. 3 . . . L. 7.50
" " " " 5 . . " 9.50
" " The Duke per match . " 13.50
Scarpe speciali The Banzai " . . . " 10.75
" " Mc Gregor . . . . . " 12.50
Camicie nei colori delle società . . . . " 4,—
Calzoncini speciali . . . . " 3,50
Calze lana con colori delle società . . . " 4,25
Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.
Costumi completi colori assortiti a piacere . . L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m. " 9,50
" " " resist. " 10 —
" per maratone . . . 10 —
NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.
AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!
Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico
UNGUENTO BERTOLOTTI
Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni**, **dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti**, ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro**, ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Patereccì, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. **2** e da L. **5**
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili. Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
DINAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
Telefono 10-005 - Telegrammi: Autocentral - Milano

Gianni, Cellini Primo, Ceraolo Gaetano, Cervigni Lodovico, Conti ing. Ugo, Cosattini Attilio, Cremisini dott. Gustavo, Cremonese dott. Francesco, DALLOGLIO ELSA, Dal Missier Ugo, De-Gasperis Giulio, DEL VESCOVO CLOTILDE, Dobici Umberto, Donini Edoardo, Faes Giulio, Farina Armando, Feliciano dott. Paolo, Fonti Giacomo, Foschini Francesco, Francisci Colombo, Franzoni Pietro, Giovannola Enrico, Graziadei Ercole, Gripani Enrico, Guerra ing. Romano, Lanci Pier Luigi, Leoni geom. Leonida, Luzzatto ing. Vittorio, Magistrati nob. Massimo, Mancini Giuseppe, Mariotti Oddo, Martella Giuseppe, Martellini Ernesto, Masacchio Salvatore, Massari Riccardo, Matera on. avv. Pasquale, Mazzella Giuseppe, Mendicini avv. Emilio, Mercuri Cesare, Michela Antonio, Migliorini Mario, Minelli don Arcangelo, Moltedo avv. Arturo, Monaco Enrico, Morelli Gaetano, Mosca Giuseppe, Mustol Arturo, Narducci Roberto, Natoli Ferdinando, Nervi Ettore, Ostorero Giuseppe, Petacci Carlo, Politi prof. Vincenzo, Prossone ten. Eugenio, Radaelli Innocenzo, Righini cav. Carlo, Ripa Di Meana Carlo, Rodano dott. Alfredo Giuseppe, Rossi Raniero, Riffer Alfonso, SALIMEI contessa MARIA, Savagnone Michele, Sarti Alfredo, Scarcella Santo, SCINTI SOFIA, Scioti Giovanni, Sciumbata Giuseppe, Serlupi march. Domenico, Sigismondi dott. Vittorio, Silvestroni Remo, Spagnoletto Alfredo, Stanisei ten. Giacomo, Supino Paolo, Tasco Vincenzo, Tassi Benedetto, Troisi Basilio, Venezia comm. avv. Domenico, Vittori Vittorio, Vivalda cav. Eugenio, Zambani Parnell.

Bracciano. — Volpi Luciano, Marchesiello Gerardo.
Capranica. — Buzi avv. Luigi.
Civitavecchia. — Legnani Riccardo.
Faleria. — Ferranti Armenio.
Frascati. — Alberti Giuseppe, Laretti Luigi.
Grotta de Castro. — Franci Giannetti.
Moltalto di Castro. — Mammi dott. Tomaso.
Paliano. — Pacitti ing. Giovanni, Sannucci Giovanni.
Tivoli. — Berti Giovanni, Rosmini Enrico, Schuchmann Giovanni.
Torre del Padiglione. — Tomassi Ugo.
Veroli. — Antoniani avv. Gaetano, Bonanni Pio, Celletti Valentino, Corradini Virgilio.
Vetralla. — Cima Pietro.
Viterbo. — Berlisi Carlo, Canevari Emilio, De Cicco Adriano, Falletti Luigi, Fantucci Filippo, Ferretti Ugo, Masina Giorgio, Pagani Pietro, Signorelli not. Alessandro, Torri Rodolfo, Valletti Marino, Zanela magg. Sebastiano.
ROVIGO. — Padovani Carlo.
Cavanella Po. — Cagnola dott. Albano.
Fratta Polesine. — Prata Terenzio.
Lendinara. — Zanetti Oreste.
Loreo. — Cervi Gino.
Massa Superiore. — De Luigi Giovanni.
Pontecchio. — Galvani Arturo.
Salerno. — Arienti Francesco, Canio avv. Santomauro, Club Nautico, Fabio avv. Giovanni, Marano Antonio, Ricco rag. Arturo, Strasicò dott. Ferdinando, Volpe Alfredo.
Amalfi. — Benissimo Domenico, Municipio.
Casaletto Spartano. — Amato Polito dott. Luca.
Castel San Giorgio. — Della Monica Michele.
Castel San Lorenzo. — Guerrasio dott. Giuseppe, Lavecchia Francesco Remo, Maffei Pasquale, Salzano Fiorentino.
Laureano Cilento. — Principe avv. Angelo Maria.
Mercato S. Severino. — Adinolfi Vincenzo, Tenore Francesco.
Nocera Inferiore. — Cattapani Carlo, Helzel Vittorio.
Ottati. — Pecori dott. Fortunato.
Padula. — D'Urso Pasquale.
Prignano Cilento. — De-Augustinis Ferdinando.
Sapri. — Emidio Abramo, Magaldi Ercole.
SASSARI. — Sanna Gavino.
Berdidda. — Vargin Giovannino.
Buddusò. — Brindu Francesco.
Maddalena. — Corongin Umberto, Remotti rag. geom. Manfredi.
Nuoro. — Agrò Angelo, Collù Nino, Mura Floris ing. Luigi.
Orani. — Aru avv. Antonio Maria, Zanelli avv. Arrigo.
Tempio. — Luridiana Antonio.

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nelle preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4
FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

"EVINRUDE MOTOR,,

Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza $1^1/_2$ HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Già da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati al Rappresentante Generale per l'Italia: **Giuseppe A. Caros**
2, Piazza Tommaseo - MILANO

"PALMA,,
IL VERO TACCO DI CAUCIU'

"AUSTAMERIC,,
IL MIGLIOR PNEUMATICO PER AUTOS E CICLI

LEIDHEUSER & C.
MILANO — ROMA — TORINO — BOLOGNA

SIENA. — Bovalini Enrico, Giannini Enrico, Morandi Oreste, Sapori Armando.
Abbadia. — Solini Aladino.
Anqua. — Vatti Oreste.
Casole d'Elsa. — Gathieri Pio, Ragusa dott. Biagio.
Castellina Chianti. — Soderi Giovanni.
Colle Val d'Elsa. — Dandoli Guglielmo.
Montalcino. — Castelli Guido.
Sarteano. — Galgari nob. Carlo.
Staggia. — Capezzuoli Tomaso.
Torrida. — Magini rag. Piero.
SIRACUSA. — De Simone avv. Pietro.
Augusta. — Costa Mignaco Domenico.
Ragusa. — Ottaviano Paolo.
Vittoria. — Di Blasi Salvatore, Farfalla Giovanni, Jacono Rosario, Lerri bar. Ettore, Vaina Salvatore.
SONDRIO. — Dellacà Carlo Fedele.
Chiavenna. — Dolci Bernardo, Fontana Battista, Perseniço Raimondo, Scaramellini Lorenzo, Triaca Enrico, Ziugg Luciano.
Chiesa. — Ascanio Attilio, Galanti Felice.
Cino. — Ambrosini sac. Bartolomeo.
Cosio Valtellina. — Acchiappati Giov. Antonio.
Madonna di Tirano. — Sartoris Antonio.
Morbegno. — Ciapponi Lorenzo, FERRARI GIOVANNINA, Società Ciclistica «Fulgor».
Ponte. — Carugo Luigi.
Premadio. — Trabucchi Pietro.
Sandolo. — Zubiani dott. Virginio.
Valdidentro. — Giudici dott. Alessandro.
TERAMO. — Cerri dott. Attilio, Chiavarelli Lodovico, Convitto Nazionale, Molino dott. Pietro.
Atri. — Vincenzo dott. Melchiorre.
Castellamare Adriatico. — Agostinone Luigi, Marchegiani dott. Giovanni, Santuccione Andrea.
Corropoli. — Tonelli Mario.
Fano Adriatico. — Nisi Camillo, Nisi Cleto, Riccioni Pietro.
Mosciano S. Angelo. — Londrillo Alessandro.
Penne. — Comune Paolo, Leopardi Franz.
TORINO. — ABBIATE VITTORIA, Accomazzi Francesco, Agosto Eusebio, Agustoni ing. Romeo, Aimone Giuseppe, Albano Cesare, Alemano Basilio, Alesso Attilio, Alladio Umberto, Allaman Luigi, Allione Eugenio, Amerio Luigi, Amprino Ermolao, Ando Attilio, Andrate Lorenzo, Aracri ten. Guido, Arri Giovanni, Associazione Torinese Universitaria, Astegiano Giuseppe, Astorero Carlo, Avellini Giuseppe, Baderna Pietro, Bagini Paolo, Balestra Mario, Bardesono Giuseppe, Baritello Giuseppe, Baroni Caloandro, Barucco Antonio Giuseppe, Basso Achille, Batuello Carlo, Bava Giovanni, Becchio Domenico, Bellinzona Ernesto, Beraudi Lorenzo, Bergia Michele, Bernardello Giovanni, Bernardi Andrea, Bertarione Vincenzo, Bertero avv. Bartolomeo, Bertero Giuseppe, Berto Umberto, Bertoglio Angelo, Bertolino Cesare, Bertone Giovanni, Berutti avv. Enrico, Bevilacqua Antonio, Bisotti Pietro, Bistolfi Armando, Bocca Alfredo, Boccari Roberto,

GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele. 34

MACCHINA DA CAFFÈ "EXPRESS,,
OIKOS
per famiglia.
Unica Caffettiera Perfetta, Razionale, Igienica ed Economica
Brevettata in tutti i paesi. Economia del 50 %
Riscaldamento ad alcool - Caffè istantaneo squisito
OIKOS è la più perfetta, perchè semplice, robusta, e di durata illimitata. Essa è costruita interamente in ottone nichelato.
OIKOS è la più razionale, perchè costrutta secondo i principii scientifici per ottenere una distillazione perfetta del caffè tostato
OIKOS è la più igienica, perchè di facile pulitura e non ha guarnizioni di gomma o d'altro materiale poco pulito o di cattivo odore
OIKOS è la più economica, perchè sfruttando completamente il caffè, ne occorre metà per ottenere una bevanda insuperabile
N. 1 - Una tazza . L. 16 | N. 2 - Due a tre tazze L. 18
» 3 - Quattro tazze » 21 | » 6 - Sei tazze . . » 26
Mandare cartolina vaglia a
OIKOS - FABBRICA MACCHINE DA CAFFE' MILANO - Via C. Cattaneo, 2.
Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel regno. Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa. Sconti ai rivenditori.
Rappresentante per la Sicilia: ERNESTO ZERILLI - Palermo

"VULCANO,,
SCALDABAGNO ISTANTANEO
a legna o carbone.
Acqua a 60 gradi in un minuto.
Spesa per un bagno 10 centesimi.
Indicatissimo per la campagna e dovunque non vi sia comodità di gas.
Funziona tanto con acqua potabile che con un cassone di deposito, come pure versandovi l'acqua a secchie.
Un bagno pronto in 15 minuti
(Esigere il nome "VULCANO,, su ogni apparecchio).
Lo scaldabagno "VULCANO,, ha pure il grande vantaggio di essere munito d'uno speciale apparecchio per poter riscaldare la biancheria, contemporaneamente al riscaldamento dell'acqua.
Vendesi dai principali negozianti del genere, ed all'ingrosso presso:
ATTILIO BOGGIALI
MILANO
Via S. Maria Fulcorina, 17

OROLOGIO TOURISTE

Braccialetto in pelle adatto ad ogni polso per uomo e signora.

FUNZIONAMENTO GARANTITO

Cassa di vero nichel
L. 7,50
Cassa argento garantito
L. 9,50
Cassa oro 18 carati controllato
L. 35 —

Franco di porto nel Regno

Inviare importo anticip. alla

MANIFATTURA OROLOGI
Via Vittoria, 47 — **MILANO**

GAMBALI INGLESI

per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Calzature americane ed inglesi

Rappresentanza esclusiva:

PREMIATA STIVALERIA COLOMBO

Via Carlo Alberto, 28 - MILANO

CATALOGO A RICHIESTA

SCONTO AI SOCI DEL TOURING

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe.
Motori a Benzina, Olio pesante, ecc.
Apparecchi di sollevamento.

Ing. MONNET & CARAMELL

TORINO

Via XX Settembre, 11 - Telefono
Telegrammi: "COSENOFI,,

Apparecchi Elettrici di Riscaldamento.

Apparecchi Elettrici di Riscaldamento.

"**FON**,, - Doccia di aria calda e fredda. . L. **51,50**
"**POUF**,, - Scaldapiedi elettrico in velluto, consumo di corrente come una lampada da 10 candele . . . . L. **26,50**
CATAPLASMA elettrico, cm 260×330, prezzo ridotto a . . . . L. **21,50**
TAPPETI elettrici a prezzi varii.

Merce franca di porto e imballo in tutta Italia.

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

Bodda Giovanni, Boetti Cesare, Boglio Edoardo, Bonacossa Marco, Bondini Ettore, Bonicelli Luigi, Bono Giovanni, Borca Carlo, Borella Alessandro, Borini Federico, BORIO LINA, Borsarelli Mario, Bottasso Luigi, Bottinelli Serafino, Bove Vincenzo, Bozzano Ercole, Bozzo Alberto, Bragaglia Silvio, Braja Mario, Brondi Giuseppe, Brovida Giuseppe, Brunero Angelo, Brunero Aristide, Brusasca Clemente, Buratti Giuseppe, Buronzo Secondo, Buscaglione Giuseppe, Busso Agostino, Caffi Secondo, Cagna Francesco, Calamaro Angelo, Calamaro Giovanni, Calamaro Lorenzo, Calandri Rinaldo, Caldi dott. Giuseppe, Calosso Vincenzo, CALOTTI BRIOLO LINA, Camià geom. Giuseppe, Campagna Paolo Ettore, Canaveso Giuseppe, Cantamessa Giuseppe, Cantoni Carlo, Canuto dott. Federico, CAPELLO BIANCA, Capra Vincenzo, Caratelli Ambrogio, Carbonato Candido, Carboni Giovanni, Cardano Luigi, Caretta Guido, Carozzo Angelo, CASALEGNO CRISTINA, Castoldi ing. Felice, Cattaneo Giovanni, Cavalchini Pietro, Cavallero Giovanni, Cavalli march. Vincenzo, Cerinelli G. B., Cerrato Alfredo, Chiampo Pietro, Chiesa Pier Attilio, Ciandano Mario, Ciocchetti Luigi, Clava Mario, Coda Carlo, Colombo Pietro, Converso Agostino Luigi, Coppa Michele, Corbelli prof. Achille, Corti Mario, Cotecchia Enrico, Cravini Augusto, Crema Domenico, Danieletto Bruno, Danna Luigi, David Federico, De Angeli Martino, De Angelis ing. Felice, De Benedetti Aldo, De Bernardi Giuseppe, Della Chiesa d'Isasca Alfonso, Della Piana Edoardo, De Stefanis Enrico, Dezzani Camillo, Di Aichelbourg bar. Emilio, DI MEANA MARIA LUISA, Dolardo Luigi, DOMPE' MARIA, Duproz Luigi, Durando Carlo, Enricù Carlo, Falla Caravino Romano, Fava Bernardino, Ferraria Ottavio, Ferraris Pietro, Ferrero Ettore, Ferrero Francesco, Ferrero Giovanni, Ferrero Giuseppe, Fiandesio Eugenio, Fiandra Pietro, Fietta Pietro, Finati Carlo, Fiorito Eugenio, Flecchia Carlo, Florio Alfredo, Folco ing. Angelo Vincenzo, Fondella Giuseppe, Fornione Giacomo, Frau Renzo, Fresco ten. Giovanni, Fresia conte Giuseppe, Fumero Luigi, GAGGIO MARIA, Gajet Eugenio, Gai Angelo, Galdini Ferdinando, Galfrè Giovanni, Gallea G. B., Gallino Tullio, Gallo Giuseppe, Gallo Michele, Gallo Renzo,

PRIMO SANATORIO ITALIANO

PINETA DI SORTENNA

(Alta Valtellina)

Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.

Medici e sistemi di cura italiani.

Opuscolo illustrato gratis. ✢ Dott. Cav. A. ZUBIANI

ZEISS

BINOCCOLI

per VIAGGIO - SPORT - CACCIA

Opuscolo T. 79 gratis e franco.

In vendita presso gli ottici, come pure presso

CARL ZEISS - MILANO

Piazza del Duomo, 19

Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna.

GUSTAVO WEINHAGEN & Co.

MILANO .. ..

Via Donizetti, 6 (Porta Vittoria).

SCALDABAGNI

(Massima economia nel consumo del gas: un bagno in tre minuti per cinque centesimi!).

VASCHE DA BAGNO

in ghisa — Le più forti e le più convenienti!

Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 % sul prezzo del Catalogo, ed inoltre si spedisce franco stazione ferroviaria.

Notate bene questa facilitazione!

Chiedere Catalogo a

Gustavo Weinhagen & Co.

Via Donizetti, N. 6 MILANO

BINOCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA,,
:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

GANZIN
MILANO
Via Solferino
N. 25

FOTO-SPORT

la miglio
e più ricca fo

Catalogo 1911 gra
contro cartolina doppia.

IMPORTANTI NOVITÀ FOTOGRAFIC
DELLE MIGLIORI MARCHE.

DITTA GIULIO MARQUART
MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO

Assortimento completo in Materiale, Pezzi di Ricambio ed Accessori per Velocipedi ed Automobili

Rappresentante Esclusivo per l' Italia delle Rinomate Marche:

RENOLD Catene per Biciclette Automobili - Camions - Aeroplani.

WILSON Biciclette - Serie Pneumatici - Selle Ruote libere - Specialità diverse .. ..

CITO-WERKE A. G. Serie speciali per Biciclette con movimenti a cuscinetti a sfere .. ..

KRONPRINZ (K. C.) .. Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica .. ..

STURMEY-ARCHER .. Mozzi a tre velocità, a tre velocità con freno contropedale per biciclette. .. Mozzi a tre velocità e debrayage per Motociclette .. ..

JENATZY-LELEUX Pneumatici per Automobili .. .. Gomme piene per Camions

GALOPPO MARIA, Garmo Ernesto, Gastaldo Achille, Gastaldo Giuseppe, Ghersi Piero Ferdinando, Ghibaudo rag. Giovanni, Ghio Giuseppe, Ghirardo Ferdinando, Ghislieri Casimiro, Giacerne Macario, Giachino Carlo Luigi, Giacobi Ettore, Giacomelli Angelo, Gini Giovanni, Gini Giuseppe, Gioielli Alberto, Gobello Francesco, Goglino Mario, Goria Marcello, Gorretta Stefano, Grana ing. Pietro, Grimaldi Carlo, Guercio cav. Luigi, Guerciotti Angelo, Guerra Giuseppe, GUGLIELMINETTI ENRICA, Guglielmino Andrea, Guglielminotti Angelo, Guidetti ing. Vittorio, Hidalgo Costanzo Emanuele, Imeriglio Francesco, Jacobacci ing. Ferruccio, Jacod Giovanni, Lanza Enrico, Lanza Filippo, Lardone Oreste, Landi avv. Cesare, LAURELLA EDVIGE, Lavini Cesare, Levi Vittorio, Leviselli Eugenio, Lombardi Francesco, Lombardi Rodolfo, Lombardi Umberto, Longo Giuseppe, Longone rag. Luigi, Lovera dott. Federico, Lovera Vittorio, Lucio Luigi, Luppi Gino, Maestri Gaetano, MAFFEI VITTORINA, Marchiaro Tommaso, Marocco Carlo, Marocco Giuseppe Antonio, Martina Eugenio, Martra Virgilio, Maschio Bartolomeo, Masia Franco, Masoero ing. cav. Antonio, Mazzoli Ettore, Melloni Ottorino, Mensio Mario, Menso Giovanni, Micheli ten. Carlo, Mina Cesare, Modotti Enrico, Moisio Giovanni, Mola Carlo, Molina Angelo, Molineri G. B., Momigliano avv. Adolfo, Montarolo Lorenzo, Monti Pietro, Montù Domenico, Morgando cav. Gioachino, Mosca Francesco, Mussino ing. Luigi, Musso Bartolomeo, Narone Giovanni Navarro Augusto, Nebbia Bartolomeo, Negretti Edoardo, Negri Enrico, Nerva Michele, Nicola Alfredo, Noberano Giulio, Novo Alessandro, Obici Antonio, Odiard Giulio des Ambrois, Orella Alfonso, ORSOLANO ANNETTA, Ottino Giovanni, Pagliano Paolo, Pagliotti Marco, Passera Egidio, Pedussia Michele, Pelissero Armando, Peluso Edoardo, Perardi Luigi, Perardi Silvio, Peretto Francesco, Perotti Gioacchino, Perrone dott. Pietro, Pessano rag. Carlo, Pessione Angelo, Peter Giovanni, Peyroleri G. B., Pirazzi Maffiola Riccardo, Pizio Oreste, Pletti Attilio, Poggiani Pietro, Portigliatti Carlo, Postino Marcello, Pozzi cav. Luigi, Pozzi Vincenzo, Prati Aldo, Prato avv. Giuseppe, Pregliasco Secondo, Pulciano nob. avv. Luigi, Quaglino Angelo, Quaretta Giovanni, Quazzo prof. Giuseppe, Quattrocolo Tomaso, Rainero Filippo, Ramella Battista, Rastelli Valente, Rebaudengo Giovanni, Reffo Mario, Restelli Santino, Richetta Domenico, Robiolio Pietro, Rocci Giacomo, Roco ing. Renato, Rogliati Mario, Romero ing. Omero, Rosa Antonio, Rosa Salvatore, Rosso cav. Felice, Sacchi Alfredo, Sampò Giovanni, Santero Aurelio, Santucci Umberto, Sarasino Giuseppe, Sarasino Teofilo, Savoglia Ermenegildo, Savarino Pancrazio, Scalarandis Enrico, Scappina Luigi, Schiavetti Giuseppe, Schwarzmaier Goffredo, Scimemi Cesare, Segagni dott. Siro, Segre Edoardo, Selvaggi Domenico, Serafino Luigi, Sertori Silvio, Sibille geom. prof. Claudio, Stantero Pietro, Stojanof Dimitri, STROCCHIO ENRICHETTA, Strona Giovanni, Subilia Marco, Taglietti avv. Ettore, Talmone Alberto, Tamagno Antonio, Tasso Francesco, Taverna Luigi, Tebola Ernesto, Torretta Vincenzo, Tortonese Luigi, Tortonese Mario, Toselli Stefano, Trabbia Mario, Trivioli rag. Luigi, Valmaggia Felice Giulio, Vasale Bartolomeo, Vaschetto Michele, Vassalli Costanzo, Veglio Giacomo, Vercellino Carlo, Vergnano Giovanni, Vignotti Giovanni, Virrone Ernesto, Vizia Enrico, Winseman Rodolfo, Zabban Armand, Zani Ettore, Zecca Giuseppe.

Ala di Stura. — Micheli don Vincenzo.

Aosta. — Baldizzone Felice, Benso Annibale, Pozzi Eugenio, Roveyaz Giuseppe.

Avigliana. — Agosti Celeste, Colombo Luigi, Frasson Glicerio, Gariglio Leone, Grottanelli conte Franco, Guerri Oscar, Mondon Paolo, Montabone Eliseo, Pecorini Luciano, Piai Antonio, Pilotti Enrico, Regis Giovanni, Rosso Bernardino, Suppo Giovanni, Vieill Carlo.

Alberti Benevento

Liquore Strega

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII

OSSAG-STERNOLINE

ED IL

GRASSO MONOPOL

I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii STERN-SONNEBORN GENOVA

PREMIATA CASA DI ARGENTERIE

COPPE PER PREMI

POSATERIE argento e di metallo bianco doppiamente argentato.

GAETANO BOGGIALI - MILANO

Via S. Maurilio, 17 - Telefono 20-72

RICCHI CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA CON CARTOLINA DOPPIA.

N. 1352

Servizio liquori argento in astuccio

Lire 127 —

N. 2540

Splendida Coppa argento.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL"

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

La Magicienne

SCHEMA

DINAMO

"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri } GARANTITI
Lettura d'un giornale a 300 »

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini", di S. A. R. il Conte di Torino.

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19

CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE

COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

Azeglio. — Nicoletti cav. Edoardo, Perale Domenico, Savoretti don Atanasio.
Bard. — Bottino Domenico, Jacquement Federico.
Bardonecchia. — Baratto Beniamino, Boranga cav. Antonio, Bosticco Giuseppe, Faraboni rag. Fulzio, Farina Giovanni, Ferrari Raffaele, Pugnani Pietro, Tommasi rag. Arturo.
Bionaz. — Goutier G. B.
Borgofranco d'Ivrea. — Giansetto Giovanni.
Bricherasio. — Bonausca Cesare, Dominici Giovanni.
Brusasco. — Gianasso rag. Angelo,
Bussoleno. — Bosco Gabriele, Ferrero Eriberto, Genola Pietro, Sibour Francesco, Vietti Giuseppe.
Carema. — Domatti Ernesto.
Carignano. — Michiardi Andrea.
Carmagnola. — Lamberti Giovanni, Montegrosso Guido, Qualli Alberto.
Caselle. — Pinatel Luigi, Scarabosio dott. Rodolfo.
Castagnola. — Bussi dott. Chiaffredo.
Chezal. — Lantelme Agostino.
Chieri. — Deregibus Eugenio, Martina dott. Enrico, Uberti Angelo Emilio, Villata Giovanni.
Chivasso. — Sepranzi Giovanni.
Cinzano. — Bellino don Emilio.
Condove. — Merlo Ilario.
Cuorgnè. — Maga don Antonio.
Desertes. — Grau Alessio.
Drusasco. — Cavallo don G. B., Piana Giacomo.
Fenestrelle. — Garcin Santino, Pin Stefano, Pizzi Ermando, Vancheri Parisi ten. Gaetano.
Gressoney S.t Jean. — Mehr Carlo A.
Grascavallo. — Berardo Pietro.
Ivrea. — Benedetto don Carlo, Coda Mario, Schiagno Mario, Cordero dott. Giuseppe.
La Thuile. — Martinet Antonio.
Lillianes. — Fans Agostino.
Lingotto. — Marcarino Mario, Martelli Mario Alberto.
Luserna S. Giovanni. — Bonino Stefano, Gay Pietro.
Marcorengo. — Rocca Edoardo.
Mathi Canavese. — Perosino Alessandro.
Meugliano. — Rivara dott. Giuseppe.
Moncalieri. — Strumia Francesco, Ubertalli Romolo.
Nole. — Ferrero dott. Achille, Fiorito Luigi.
Orbassano. — Genta Emilio Felice.
Oulx. — Blanchet Vittorio, Poncet Modesto, Valli Ulisse.
Pancalieri. — Pettiti Cesare, Tagliabue Carlo.
Pianezze. — Demichelis Giuseppe.
Pinerolo. — Davico Cesare, Foglia Girolamo, Francia Corrado, Gander Corradino, Lantelme Arturo, Minassio Luigi, Montù Giorgio, Perro Giuseppe, Sallem Enrico, Tosel Paolo, Vignetta Giovanni.
Piossasco. — GILI ERNESTA.
Porcellengo. — Della Zorza dott. Riccardo.
Pragelato. — Armaroli Adriano, Bert Giuseppe.
Rivarolo Canavese. — Taverna prof. Felice.
Rivoli. — Drovetto G. B., Tagliante Michele.
Rosta. — Putero Giovanni.
Roure. — Brun G. B.
Saint Nicolas. — Armand Zaccaria.
Saint Vincent. — De Lapierre Carlo.
Salbertrand. — Baccon Vincenzo, Rey Eugenio.

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia .. ..

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie .. ..

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di **Westminster** di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di **S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo,** e dell'incoronazione di **Giorgio V** a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel **Westminster**. Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo che la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un'aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione)

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

Quarto
Quarto
Quarto
Quarto

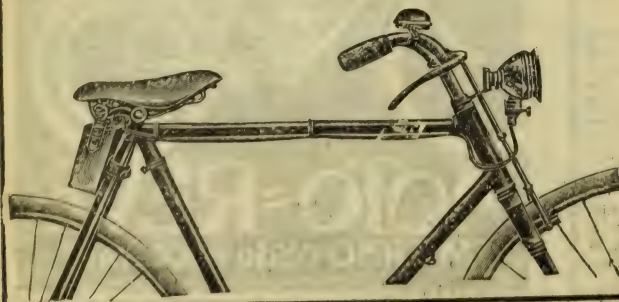
LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

MOTO-RÊ

"MOTO-RÊVE"

MILANO CORSO MAGENTA 27

S. Ambrogio. — Boetto Michele, Chiandono C.
S. Antonino. — Bini Felice.
S. Raffaele. — TROFELLI GIUSEPPINA ved. CIPANI.
Settimo Vittone. — Gherardo dott. Silvio.
Strambino. — Cerruti Guglielmo.
Taragnasco. — Vercellotti don Antonio.
Trana. — Casalegno don Ettore.
Valtournarche. — Perron Casimiro.
Venaria Reale. — Signa Giuseppe, Trivero Felice.
Verrès. — Bréau Augusto.
Verrua. — Rosso Giuseppe.
Vestigne. — Manfredi Oreste.
Vigone. — Cerino Lorenzo.
Villeneuve. — Bochet Ottavio.
Vinovo. — Ferrero Antonio.
Viù. — Rivotti Giuseppe.
TRAPANI. — *Santa Ninfa.* — Circolo dei Civili.
TREVISO. — Azzolini Renzo, Castagna dott. Francesco, Dal Lago Gino, Depaules rag. Cesare, Gerlin Mario, Giarda Giannino, Pellegrini Ernesto, Semini Ettore, Tosi Renzo, Turcato Palladio, Zannini Oreste.
Altivole. — MENEGHETTI AMELIA.
Caerano. — Meroni Beniamino.
Castelfranco. — Piazza dott. Emanuele Leonardo.
Conegliano. — Dal Fabbro Paolo, Melati dott. Viziano, Soldi comm. Paolo.
Crespano. — Andolfato Nino, Colferai Giacomo, Fuga Attilio, Fuga Romano, Torresan Ezio.
Motta di Livenza. — Bertoia Agostino, Boccassin Nicola, Caporilla Giovanni, Cimarosto Dino, Fonda dott. Andrea, Stradiotto Aldo, Vincoletto Emilio.
Nervesa. — Pillon Gino.
Oderzo. — Benvenuti Antonio, Mian Giuseppe.
Orsago. — Cassa Rurale.
Pieve di Soligo. — Adami Valerio.
RAMON DI LORIA. — Pillan Mario.
S. Giuseppe. — Della Giovanna Costante.
Vittorio. — Argiolas Mario, Lazzari prof. Giuseppe.
UDINE. — Agricola nob. Carlo, Anelli Monti Emilio, Bisutti Guido, Calligaris Alfredo, Daforno Giovanni, Di Colloredo conte Cesare, Di Gaspero rag. Valentino, Di Santo Giuseppe, Franz Bruno, Guibergia Guglielmo, Langella Paolo, Miotti cav. rag. Giovanni, Polo Gino, Quendolo Giuseppe, Turchetti Andrea, VINTANA nob. GIOVANNA, Zapparoli Ettore, Zille Tito.
Artegna. — Giarda Giuseppe, Madussi Decio.
Aviano. — Da Re Emilio.
Cividale. — De Biasi Adriano, Goja Onorio, Granzotto Giuseppe.
Clauretto. — Fabrici dott. Daniele.
Comeglians. — Collinassi Angelo.
Enemonzo. — Bonanni Vitale.
Faedis. — Mauro Cesare.
Gemona. — Lusignani cap. Luigi.
Latisana. — Appiana Nicolò, Baraldi Giovanni.
Moggio. — Tren Daniele.
Montereale Cellina. — Carafoli dott. Ernesto.
Moruzzo. — Liva Giovanni, Morandini Luigi, Mos Desiderio.
Olivo di Ceresetto. — Miani Giuseppe.
Oraro — Martinis Giuseppe.
Palmanova. — DE BRUNATI GISELLA.
Paluzza. — Craighero Lorenzo.
Pavia d'Udine. — De-Nardò Giuseppe.
Piano d'Arta. — Somma G. B.
Pordenone. — Barazza Domenico, Dominici Ettore, Endrigo Carlo, Fantuzzi Ruggero, Marini rag. Leonardo, Mecchia Federico.
Sacile. — PIANCA MARIA.
S. Daniele. — Pascoli Pietro, Rossi Ermenegildo, Tozzi Emilio.
S. Vito al Tagliamento. — Driussi Ettore.
Scrutto. — Faidutti Pietro.
Sesto al Reghena. — Burovich cont Nicolò
Spilimbergo. — De-Rosa Domenico.
Tarcento. — Strano Giovanni, Zuccolo Gerardo.
Tolmezzo. — Minozzi Aldo, Paietta Luigi, Valtulina Angelo.
Trasaghis. — Fratti i don Gian Maria.
Tricesimo. — Aldrighetti dott. Fausto.
VENEZIA. — Arduini Vittorio, Bachmann Teofilo, Bagilotto Piero, Ballestra Giuseppe, Basaglia Valentino, Boldrin Agostino, Borghi Guglielmo, Borin Gio. Ugo, Borri Emilio, Boschetto prof. Luigi, Camuffo Marco, Carnesecchi Onofrio, Casorati Vittorio, Castellani Giuseppe, Ciriello Marco, Colombo Sebastiano, Coltro Mario, Cosemo Giuseppe, Cucito Leopoldo, Dal-Fabbro Giovanni, De Cal Aldo, De Kantz nob. Ugo, De Paoli Antonio,

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca
C C
ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

Diana Antonio, Duse rag. Giorgio, FRATTIN NELLA, Gajo Giovanni, Gavagnin Pietro, Giusto Bartolomeo, Grether Gustavo, Jesurum Mario, Liberali Emilio, Machin Giuseppe, Marta nob. Antonio, Maurer Carlo, Miani Osvaldo, Michelan rag. Antonio, Montagnari Ugo, Musatti Cesare, Negri Raffaello, Negro Mario, PALERMO BRAGORA MARIA, Patiez Cesare, Peruzzi Lino, Povero Umberto, Renier Angelo, Ruffini Amedeo, Salvadori Attilio, Scarpa Giuseppe, Schreiber Oscar, Secci Giovanni, Segre Alberto, Selvatico Luigi, Silani Enrico, Smhof Ferdinando, Sopelza Corrado, Sorteni Leostamm Lnrico, Vason Giovanni, Voltolina Renzo, Zamboni Giuseppe, Zappolato Alessandro, Zuzzi Antonio.

Chioggia. — Ranzato Angelo.

Grisolera. — Vianello Alessandro.

Lido. — Prendini Emilio.

Mestre. — Biaggini Vittorino, Bugin Vittorio, Carrabba Gennaro, Fabus prof. Mario, Soligo Giuseppe.

Mira. — Battaglin Lorenzo, Bianchi Alfredo.

Mirano. — Faggian Mario, Perale Carlo.

Murano. — Zaniol Giovanni.

Musile. — Dozzi dott. Antonio.

S. Donà di Piave. — Bortolotto dott. Costante, Davanzo Antonio, De Faveri Giuseppe, Magello Ugo, Paoletti ing. Tullio, Velluti ing. Francesco.

VERONA. — Adami dott. Casimiro, Andreoli Marcello, Andrioli Carlo, Barbieri Arturo, Bottari Pietro, Bussinelli Luigi, Capri dott. Attilio, Cavaggioni Gianni, Cavaliere Ferruccio, Corradi Nello, Fabiano Nicola, Fraizzoli ing. Casimiro, GIULIARI GIANFILIPPI contessa MARGHERITA, Liverani Cesare, Marani Lionello, Morandi Luigi, Nenzi Eugenio, Padovani Vincenzo, Pasini Guido, Perazzolo dott. Silvio, Pomarini Giovanni, Righetti Giuseppe, Roschetto Attilio, Rossetti Giulio, Sancassani Pietro, Sandrini Giuseppe, Smizzer Giuseppe, Tavella Renato Umberto, Vandelli avv. Ermindo, Zaccaria avv. nob. Giulio, Zancapè Francesco, Zanchetta Carlo, Zoso Silvio.

Caprino. — Caronaro Maurizio, Del Bon G. B., Tomei rag. Ruggero.

Illasi. — Cellore Giuseppe.

Legnago. — Maggioni rag. Renato, Saggiori Giovanni.

Montorio. — Bacca Francesco.

Mozzecane. — Zanoni Biagio.

S. Giovanni Lupatoto. — Municipio.

S. Gregorio di Veronella. — Bussinello G. B., Mazzoni Gaetano, Tessari Jacopo.

Soave. — Carazza Filiberto.

Valeggio. — Ferrari Ernesto, Candini Attilio, Rossin Scipio.

Veronella. — Fangarezzi Carlo, Lunardi Antonio, Maleffo Silvio, Marani Roberto.

Villabartolomea. — Mutto Eleuterio.

Villafranca. — Pretto Vittorio.

VICENZA. — Bellotto Umberto, Biagini Anacleto, Bordin Ivo, Bredà Marcello, Colonna ing. Umberto, De-Crescenzo Giuseppe, Dolza Giorgio, Ricchieri Pier Liberale, Rizzi dott. Marco, Torrini Oreste.

MOTOLEGGERA "CAPELLO"

2 HP. un cilindro, Kg. 34
$2\,{}^3/_4$ HP. due cilindri, Kg. 36
$3\,{}^1/_2$ HP. due cilindri, Kg. 42

Qualunque salita - Marcia dolcissima — CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI

SARTORIA SUARDI

Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden

MILANO - Via Dante, 7

Il più ricco e variato Emporio specializzato per

SPORT ALPINO — Equipaggiamento e abbigliamento sportivo

ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI

Massima convenienza. Catalogo illustrato gratis a richiesta

SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

BAUMANN & LEDERER - Via Bossi, 3 - Telefono 62-11 - MILANO

Tende da campo

Tende da Sport

Sacchi Alpini..

Bassano. — Meneghini Luigi.
Breganze. — Pozzan Rino.
Carpanè. — Puppi nob. Antonio.
Longare. — Gallo Ubaldo.
Malo. — Castellani Gerolamo.
Marano. — Fioretti Francesco.
Marostica. — Campana Giuseppe.
Montebello. — Clerici Vittore.
Nove. — Cebba Giuseppe.
Recoaro. — Frizzo Attilio.
Rochette. — Tommasi Gilberto.
Rossano. — Niero dott. Silvio.
Schio. — Pedon Antonio.
Valdagno. — Crosara Ettore, Crosara Giovanni, Filotto Italo Ugo, Mistè Clodoveo, Negri Antonio, Pellizzari Antonio.

COLONIE ITALIANE.

COLONIA ERITREA. — *Agordat.* — Caramelli Guido.
Asmara. — Caminito Benedetto, Eirale Ettore, Silvestri Ugo.
Massaua. — Cerato Fausto.
SOMALIA. — *Mogadiscio.* — David Paolo.
TRIPOLITANIA E CIRENAICA. — *Ain Zara.* — Maccarone Ugo, Viganotti Augusto.
Bengasi. — Bongioanni cap. David, Caldera Vincenzo, Bucherelli rag. Giulio, De-Paris ten. Vittorio, Graziotto Pietro, Laccetti ten. Luigi, Olmi Gian Luigi, Sommaruga ten. Riccardo, Zucchetti ten. Augusto.
Tripoli. — Assi Giuseppe, Firpo Carlo, Gobbi Guelfo, Lambertenghi nob. Italo, Lucci dott. Americo, Minelli Rodolfo, Pennacchia Francesco, Rinaldi dott. Pietro, Sollier ten. Teodoro, Trinchieri Marco.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Benedetti Carlo, Benfenatti Bruno, Biblioteca « Enea Silvio Piccolomini », Brimsig Falisco, BRUNA GIOVANNA, Cominotti Albino, De-Benedicty Gustavo, Degerolami Cesare, De-Leitenburg Renato, Dessales d'Epinaix, Drobuig Mario, Fabbro Giovanni, D. W. Freno, Furcev Giuliano, Grego Guido, Liposich Carlo, Luzzatto Pietro, Magris Sebastiano, Mascetti Marcello, Morassi Giovanni, Obersnu Eugenio, Noni Mario, Pizzorno Aristide, Reich Bruno, Rinaldi Angelo junior, Rossi Oliviero, Rovere Marcello, Rovere Pietro, Ruaro Giacomo, TARABOCHIO GISELLA, Varin Ermanno, Winternitz Riccardo, Zanier Carlo.
Campolongo. — Burba Romano.
Capodistria. — Pesante Annibale.
Cormons. — Circolo Sociale, Call Augusto, Moretti Domenico.
Gorizia. — Autogarage Fratelli Pallich, Conforto Dante, Delmestri Teodoro.
Lovrana. — Martincich Cosmo.
Monfalcone. — Romich Massimiliano.
Monfalcone. — Gregorig Giulio, Spagnu Gualtiero.
Pirano. — Fragiacomo Giacomo.
Pisino. — Richter Aldo.
Pola. — Sepelich Giovanni.
Romans. — Valdemarin Clemente.
Rovigno. — Gioseffi Giovanni.
Saraussina. Harrauer Francesco.
TRENTINO. — *Ala.* — Dallicani Luigi.

Comperate
Seta-Foulard Svizzera

Chiedete i campioni delle nostre novità per primavera ed estate per abiti e camicette:
Rayés, Foulards, Veli, Crêpe de Chine, Eolienne e Mussola di cm 120 di altezza da L. 1.25 il metro, in nero, bianco, a tinte unite e variate, come pure per abiti e camicette ricamate, in Batista, Lana, Tela e Seta.
Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita e direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.
Schweizer & Co., Lucerna M 26 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

ROYAL ENFIELD
MADE LIKE A GUN
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G.B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
Via Orefici, 4 - GENOVA - Telefono 57-35

Ai Sigg. Soci del T. C. I.
15 % di SCONTO
A titolo di propaganda mando a tutti i Soci del Touring Club Italiano una scatola con **100 brodi in dadi S.E.F.** (*franca domicilio*) contro cartolina vaglia di L. 4.25 .. ..
GROSSISTI GODONO CONDIZIONI SPECIALI
CONCENTRATO
S.E.F.
BRODO IN DADI
S. E. F.
(Sapore e forza)
Prodotto conosciutissimo e più volte premiato con massime onorificenze.
Ernst Hornhardt
MILANO
Via Petrarca
N. 22 A

S. PELLEGRINO
è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ALBERGHI RACCOMANDATI
ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfor[illegible] derno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Ca[illegible] con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giar[illegible] Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castell[illegible]
EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nu[illegible] sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - B[illegible] Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'a[illegible] mobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negr[illegible]
COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - S[illegible] dida posizione in campagna a pochi minuti dal capolu[illegible] Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera osc[illegible] Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, [illegible]
GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione [illegible]trale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce [illegible]trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi [illegible]cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarm[illegible] alle famiglie. F.lli GIANELLO, [illegible]
GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX[illegible]
GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.
MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C. Vitt[illegible]
HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a [illegible] metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Ameni[illegible] posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. [illegible] climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,5[illegible] mera esclusa. Telegrafo - Telefono.
ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umbe[illegible]
SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA P[illegible] HOTEL.

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sp[illegible]
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/[illegible]

Borgo Valsugana. — Romani Pietro.
Caldonazzo. — Chiesa Francesco, Mattalia Giacomo.
Cles. — Gigliani Giuseppe.
Riva. — Bresciani Giuseppe.
Rovereto. — Caldini Orfeo, Lupatini Gerolamo, Perini Massimiliano, Pfaundler Giorgio.
Strigno. — Menestrina Ettore.
Trento. — Amos Polo, Negri Serafino, Terlago de Tabarelli Carlo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Innsbruck.* — Ravanelli Giovanni.
Silz. — Bertagnolli Giuseppe.
Spalato. — Guina Girolamo.
Vienna. — Langher e C., Matté Stanislao, Paganini Cirillo, Piazza Carlo, Tondo Giovanni.

Francia.

Biarritz. — Barone Marochetti.
Cannes. — Millo Eugenio.
Lione. — Brunet Pierre, Pourcel Luigi.
Moirans. — Dalberto Michel.
Nice. — Dilliès Leon, Funel Paul, Ronsini Edoardo.
Oullins. — Cavallo Damiano.
Paris. — Lahaye Francesco, Riva J., Valdo Eugenio, Williams John Marshall.

Germania.

Heidelberg. — Bertolazzi Stefano.
Monaco di Baviera. — Heller Hans.
Montigny. — Galtelli Eugenio.
Saint Avold. — Pinti Nazzareno.

Inghilterra.

Londra. — Costa Guido, Rossi Albino.
The Ark. — Henslen J. Philip.

Principato di Monaco.

Monaco Principato. — Corsi Vincenzo.

Rumania.

Bucarest. — Ceneri Giacomo, Ceneri Guglielmo.

Russia.

Kieff. — De-Kelesnikoff Serge, Trubezkoy Serge.
Kolomna. — Hann D.
Tempeigoff. — Rayna Gustavo.

Serbia.

Belgrado. — Foraboschi Antonio.

Spagna.

Villanueva y Geltrù. — Bernardini Ciro, Boselli Carlo, Piazza Attilio.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Montanari Carlo.
CANTON DI BERNA. — *Burgdorf.* — Bucher Walter.
Callnach. — Negri Enrico.
CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Franceschelli Edoardo, Panigas Giuseppe.
CANTON TICINO. — *Biasca.* — Berini Giuseppe.
Bellinzona. — Carmine Alfredo, Brusino Ars., Maggi Carlo.
Chiasso. — Chiesa Isidoro, Corti Emilio, Fontana Paolo.
Figarello. — Locatelli Giovanni.
Gerd Gambarogno. — Galli Eliseo.
Locarno. — Bolmida Ettore A.
Lugano. — Balbiani Ambrogio, Giambonini Cornelio, Guidani Mario, Laager Fridolino, Mannini Ottavio, Ottaziani Aldo, Regazzoni Silvio, Rossi Augusto, S. A. Tassametri Luganesi.
Melano. — Cremonini Giovanni.
Vacallo. — Bertola Giovanni.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Alberto Giovanni, Brunetti Bruno, Terragni Pietro.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Castro Antonio, Circolo Italiano, Mundula Virgilio, Montalbetti Eugenio.
Brazzaville. — Robichon Mario.
Khartoum. — Duilio Caliendo.
Tamalaos. — Sasso Salvatore.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Canadà.

Toronto. — Asties Luigi, Fiorini Giuseppe, Jhayes Barry F., Modigin Wilfrid, Sirvone Jalm.

Stati Uniti.

Asti. — Giacalone Salvatore, Marabotti Dante.
Jowa. — Simoni A.
New-York. — Boselli Giovanni, Putnam Morrison.
S. Francisco. — Badaracco G. B., Barozzi G., Barsi Luigi, De Belli P., Del Pero G., Ferrea Emilio, Mosca G., Onesti dott. Silvio, Particelli V., Romani Z., Talori G.
Springfield. — Maso-Lyman Besse.

AMERICA CENTRALE.
Messico.

Rio Blanco. — Leo dott. Joseph.

Repubblica Domenicana.

La Jagna. — Campagna Giuseppe.

Clichés
Galvani
Tricromie
UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
MILANO
VIA SPONTINI, 5 — Telefoni 30=036 e 30=040
Lavori accuratissimi e perfezionati
:: artistici e commerciali ::
Riproduzioni Fotomeccaniche
:: d'ogni sistema ::
TRE GRAN PRIX — DIECI MEDAGLIE D'ORO

Le Pillole FATTORI
di CASCARA SAGRADA
sono senza rivali per
guarire radicalmente la
STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

La Vega. — Leonetti Alessandro, Russo Alessandro.
Santiago. — Sassone Enrico.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Lafayette. — Sanna Serafino.
Rio Janeiro. — Pappaterra Miguel.
S. Paulo. — Baldo Ermete, Baltresca Adriano, Blois Umberto, Farina Girolamo, Lanfranchi Federico, Monseglio Roberto.
Santos. — Alves Joaquin Per.

Chile.

Copiapo. — Maldini Luigi.
Valparaiso. — Bertolotto Stefano.
Villa Conception. — Segundo Antonioli.

Perù.

Lima. — Bet Enrico, Esposto Nicolò, Piana Placido, Roggero Pietro.
Callao. — Donada Tullio, Ferrari Tomaso, Ferraro Lisandro, Montalbetti Giuseppe, Musso Giovanni, Olivieri Marco.

Repubblica Argentina.

Arequito. — Bertoya Silio, Biasiso Domingo, Soldini Juan.
Bragado. — Piccolini Alessandro, Pozzi Tullio.
Buenos Aires. — Aranco G. B., Carrozza Manfredi, Chizzoli Enrico, Ficazzola Francesco, Fiocchi Guerrino, Fulco Francesco, Gristelli Giuseppe, Innamorato Giuseppe, Paci Angelo, Pedrazzi Camillo, Rosingana Enrique, Stabile Antonio.
Casilda. — Magnani Antonio, Pellizza Umberto, Pettinari Nazzareno.
Cordoba. — Carello Marselino.
Elortondo. — Passio Eugenio.
Firmat. — Angelitti Isaia, Barbieri Carlo, Traverso Vittorio.
Las Parejas. — Pseuda Santino.
Mar del Plata. — Garabal Franjcisco.
Rosario Santa Fè. — Angelinetta Pietro, Belotti Eugenio, Beoldo Innocenzo, Bianchi Giuseppe, Boschetti Pedro, Bozzola Francesco, Bozzi Giuseppe, Brambilla Aldo, Brevi Giuseppe, Cerone Ernesto, Colombo Isidoro, Copello Bartolomeo, Corti P. A., Costa Juan, Goria Giovanni, Gorini Gino, Hogos Delfin, Orlandini Alberto, Ramani Umberto, Ronzant Paolo, Rossi Francesco, Scarpello Salvatore, Sgrosso Giuseppe, Sugasti Emanuele, Travella Lucio, Valle Romolo, Vicario Luis, Viterbo Roberto.
Santa Fè. — Pallini Silvio.
Sunchales. — Varengo Benvenuto.

Uruguay.

Montevideo. — Buela Taborda Armando, Galeano Alberto, Ghigliani dott. Francesco, Gnani Giuseppe, Lafarge Enrico, Moratorio Giov. Carlos, Morillo Francesco, Narancio rag. Edmondo, Puppo Enrico, Rolando Enrico, Ros Eduardo, Sardà Rodolfo.

Errata-Corrige.

A *Rivista* N. 2 (Febbraio) del 1912, a Domodossola, leggasi: Colleoni Antonio e non Carlo.
Torino. — Bonino Francesco e non Bonnio. — Berta Alfredo e non Besta.
Soci Quinquennali. — Tione Clemente - Torino e non Alessandria.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 FEBBRAIO 1912.

Soci annuali al 31 Dicembre 1911 . . .	N. 90 124	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 2 703	
	N. 87 421	
Soci nuovi 1912 inscritti a tutto il 15 Febbraio 1912	» 9 271	
Totale Soci annuali		N. 96 692
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N. 4 999	
Soci vitalizi dal 1º Gennaio al 15 Febbr. 1912	» 244	
		N. 5 243
TOTALE SOCI		N. 101 935

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester.**
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUN[I]
Sede in MILANO Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1910 L. 18 843 200, 76
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

AQUILA
ITALIANA
FABBRICA AUTOMOBILI TORINESE

AGENZIA GENERALE

La macchina che per l'eleganza di linea e la semplicità meccanica dell'assieme si affermò all'Esposizione Intern. di Torino come precursore di un nuovo tipo di vettura leggera

DIMOSTRAZIONI E PROVE — PRESSO TUTTE LE SEDI

Daimler
VETTURE DI LUSSO CON MOTORI SENZA VALVOLE
VETTURE DA TURISMO E VEICOLI INDUSTRIALI

GARAGES STORERO
TORINO - ROMA - MILANO - GENOVA

Züst

PNEUMATICI
PETER'S UNION
MILANO
FORO BONAPARTE, 70
TORINO
VIA CARLO ALBERTO, 40

ILFORD PHOTOGRAPHIC PLATES
UPWARDS OF THIRTY YEARS UNRIVALLED REPUTATION FOR UNIFORMITY, RELIABILITY, EASE IN WORKING AND KEEPING QUALITY.

La più importante Casa Inglese fabbricante di LASTRE e CARTE FOTOGRAFICHE
Cataloghi e Pubblicazioni ILFORD gratis a richiesta.

ILFORD
I migliori prodotti fotografici del mond
33 anni di successo per la loro bontà
In vendita presso tutti i negozianti d'Articoli Fotografici
Rappresentanti Generali per l'Italia
UBERTALLI & MORSOLIN
Successori A. AMBROSIO
TORINO - Via S. Teresa, (

LE ROI DES TACHYMETRES
TEL
Sté Ame HASLER BERNE
CONCOURS DE BERLIN 1ER PRIX 83 CONCURRENTS

Al Concorso di Berlino (1906-1911) fra i miglio
INDICATORI DI VELOCITÀ PER AUTOMOBIL
l'apparecchio
TEL
venne giudicato 1° fra 83 concorrenti.
CONCESSIONARI PER L'ITALIA
ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO ROMANA,
STRUMENTI DI MISURA PER L'AUTOMOBILISMO

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Bres
Vedi annuncio a p

TOURING CLUB ITALIANO
RIVISTA MENSILE

IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE

LA REDENZIONE DELLE TERRE POVERE

LA NUOVA PUBBLICAZIONE
DELLA COMMISSIONE DI PROPAGANDA « PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO »

L'eco del primo appello lanciato dalla Commissione del Touring per il Bosco e per il Pascolo, l'influenza del suo primo volumetto di propaganda, non si è affatto spenta. Anzi da più sintomi si avverte che agita le menti, suscita inquietudini persistenti, lavora e foggia le opinioni.

Buon segno; era il suo scopo preciso.

Più di 200 tra giornali e riviste ne hanno parlato in recensioni che si vanno ancora adesso pubblicando, talune firmate da nomi insigni.

Spesso, a proposito di questioni speciali o locali, vengono citati brani di *Il Bosco, il Pascolo, il Monte* come di un testo che nelle sue pagine semplici condensa scienza e buon senso.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha voluto 2000 copie del nostro piccolo manuale. Si sono costituiti Comitati per acquistarne e distribuirne altre. Industriali, agricoltori, biblioteche, società di coltura, scuole, privati, si fecero innanzi con richieste insistenti: un plebiscito, dunque.

Il posto di chi scrive queste righe, fatto per centralizzare le opinioni sparse, è un osservatorio eccezionale per giudicare del frutto della prima opera della Commissione.

Pervengono corrispondenze infinite, di ogni ordine di persone, in cui vibra un sentimento unico, lumeggiato diversamente secondo la posizione e le tendenze: la preoccupazione intensa per questo problema forestale, che va imponendosi ormai alle più colte turbe italiane come una rivelazione.

E', in varie sfumature, quasi sempre un senso di sommesso sconforto.

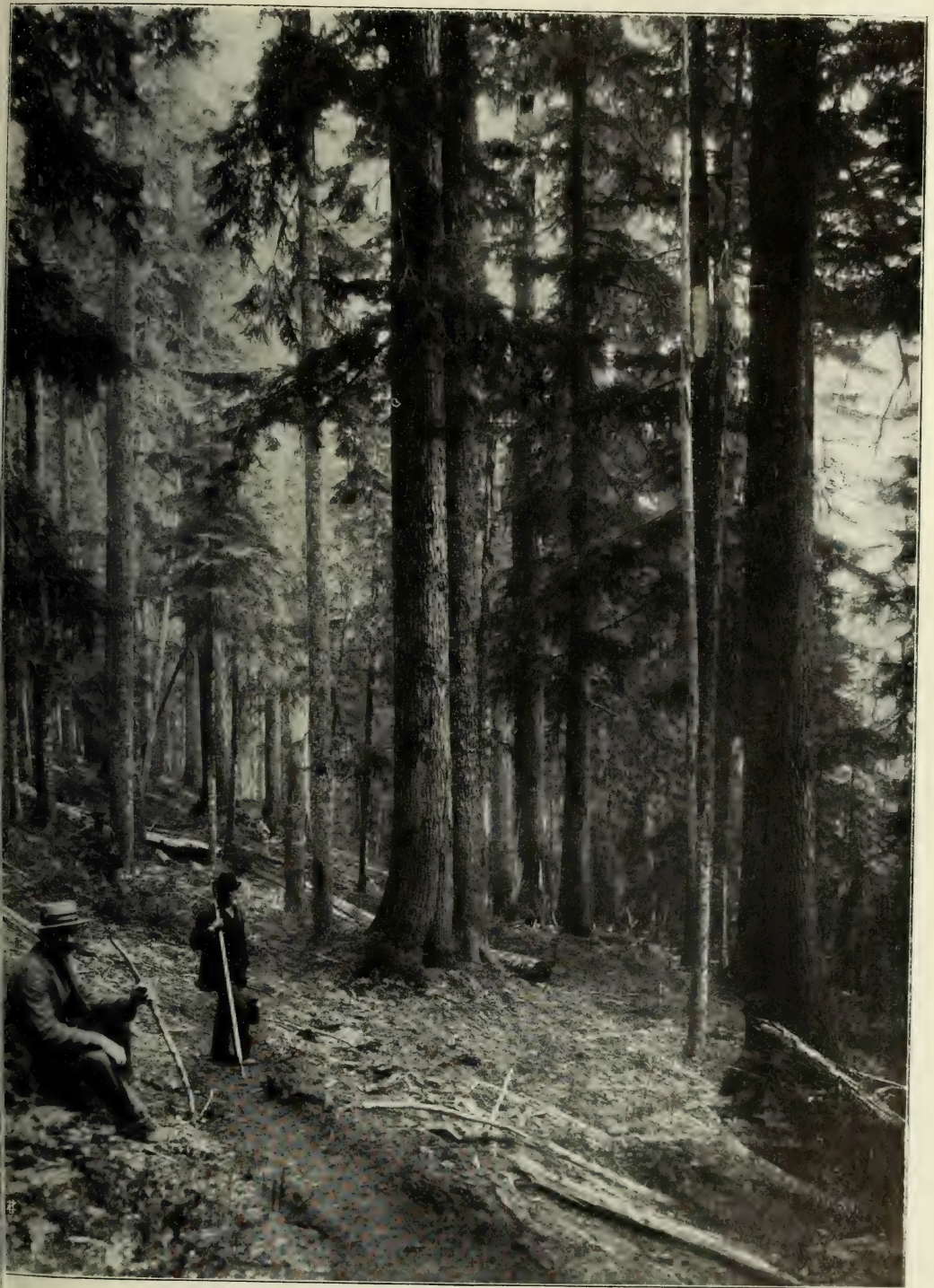
Dunque così gravi jatture, indusse il diboscamento inconsulto? Ed ora che la distesa dei monti calvi è infinita, che immense sono le solitudini erose e fatte sterili dalle acque, ora che il fondo di tante valli è ciottolame o pantano, cosa rimane ormai dunque se non guardare queste terre stremate di forze, rimpiangendole come beni perduti? Resta dunque solo la malinconia per tante disgrazie forestali e tutt'al più la difesa del poco che ci resta, senza più speranze di rinnovamento?

* * *

No, per fortuna; non tutto è perduto, anche là dove tutto sembra perduto.

Le pendici più brulle possono ancora rinverdire, almeno in certa misura. Se i torrenti hanno distrutto tanta parte utile della montagna, essi possono però alla loro volta essere estinti dall'uomo. E dopo questa vendetta, dopo aver arrestata la loro opera demolitrice, l'uomo può ancora prendersi la rivincita; riparare entro

DOVE SIAMO ARRIVATI COLLA DEFORESTAZIONE.

(Estratto da « Il Bosco contro il Torrente » la nuova pubblicazione del T. C. I.)

DOVE VOGLIAMO RITORNARE COL RIMBOSCAMENTO.

(Estratto da « Il Bosco contro il Torrente » la nuova pubblicazione del T. C. I.).

certi limiti i danni passati e prevenire i futuri. I rimedi esistono e sono applicabili. Non si tratta di una lotta che esiga sforzi sproporzionati ai mezzi ragionevolmente disponibili. La possibilità di vittoria non è soltanto teorica ma realizzabile e pratica.

L'estinzione dei torrenti pare a prima vista opera quasi inconcepibile se si guarda alla furiosa loro potenza in certi momenti. Ma nel fatto essa è invece, relativamente, facile, non molto costosa e rapida: poichè non si tratta già di una folle illusione — quella di contrapporre le scarse forze umane alle strabocchevoli della natura, ma di valersi di queste stesse, trasformandole da malefiche in vantaggiose, con accorgimenti semplici, che la scienza e l'arte insegnano.

E se, soppressi i torrenti, ancora appare pazzescamente grandiosa l'impresa di ricoprire di terra roccie che quasi del tutto ne furono denudate per estensioni vastissime, di rinsaldare centinaia e centinaia di chilometri di pendici franose, di ammantare di boschi catene intiere di montagne che si distendono a perdita di vista in intere provincie, l'esperienza dimostra invece che questo compito colossale è soltanto in apparenza di una scoraggiante immensità. Ancor qui non si tratta di operare direttamente in contrasto con la natura, ma anzi di utilizzarne le inesauribili risorse e dirigerle per quelle vie che il sottile ingegno umano scoperse, ad un vittorioso assestamento della montagna.

La correzione e l'estinzione dei torrenti, il rinsaldamento delle pendici, la ricostituzione dell'*humus*, poi della terra dove manchi, la successione nei terreni più miseri delle essenze più adatte, passando dalle più elementari e di preparazione alle definitive, tale è la via aperta. Tale anche è il tema del secondo volumetto della Commissione di propaganda per il Bosco e il Pascolo del Touring.

Questo nuovo lavoro verrà presentato alla Commissione nella sua adunanza del 14 aprile e poco di poi ne incomincierà l'invio ai soci.

E', come il primo, un volumetto di studi dens di un competente, il prof. G. Di Tella, ispettor forestale, insegnante stimatissimo di correzion dei torrenti nell'Istituto Superiore Forestale (Vallombrosa. E, come il primo, esso è illu strato magnificamente, con un centinaio di in cisioni e otto tricromie artistiche.

L'edizione è di mole imponente: centotrenta mila copie. Il Touring si sente orgoglioso (avere la forza di diffondere così un'opera buona una santa opera di difesa del paese. Non una voce solitaria che esso eleva: l'insegna mento di un Maestro eloquente parlerà in cer totrentamila case a un tempo.

Questo libro avrà un successo pari a quell del suo gemello. La sua efficacia di propagand si affermerà a lungo e solidamente. La coscienz forestale dei lettori si aprirà ad orizzonti nuov promettenti, eccitanti.

Se il primo fu un inventario di sventure, u colpo di frusta alla spensieratezza, questo è u libriccino di insegnamenti pieno di speranz un quadro di aurore. Il suo sottotitolo *La r denzione delle terre povere* lo dice.

Il suo titolo battagliero, affermativo e sicur *Il bosco contro il torrente* inspira il coraggio toglie i dubbi.

Il tema è pittoresco: sopprimere acque in petuose, fermare rovine di monti, far rinve dire lande alpestri e sacre foreste protettric tutto ciò parrebbe quasi biblico.

Ma queste pagine dimostreranno che di ipe bolico non c'è, nella sua incommensurab grandezza, che l'incuria pubblica, la quale lasc maturare, senza rivolte del buon senso, lo sta attuale di sfacelo montano.

Specificando rimedi semplici a mali profond contribuiranno, queste belle pagine, a mat rare la certezza che un avvenire più saggio a portata della nostra mano.

Dalla fede all'azione è breve il passo. Questa è la propaganda del Touring.

L. V. BERTARELLI.

Perchè non accadano inutili richieste e sollecitazioni cui l'Amministrazione non potrebbe in alcu modo, per quanto con dispiacere, aderire, si avverte che: La spedizione di **Il Bosco contro il Tor rente** ai soci **in ordine colla quota 1912** comincierà alla fine di Aprile nella misura di circa 300 copie ogni giorno lavorativo ed esigerà all'incirca 2 mesi. **L'ordine prestabilito non si può mu tare,** non si possono estrarre indirizzi isolati dai pacchi di indirizzi già ritagliati e preparati. Chi v lesse avere subito una copia potrà **se è socio** averla contro invio anticipato di L. 1. S'intende ch a suo tempo riceverà la copia normale di socio.

E' stato ristampato il volume **Il Bosco, il Pascolo, il Monte** esauritissimo nella sua prima ed zione di 100 000 copie. Chi lo desidera — se socio — può averlo contro invio di L. 1. Tutti i soci n scritti nel 1912 e che perciò non lo ebbero all'atto della pubblicazione dovrebbero provvedersene. I un volume di 120 pagine con oltre 100 incisioni e 8 tricromie che forma serie con **Il Bosco contr il Torrente**. Vi è trattato il problema forestale generale con un testo genialissimo sussidiato da un illustrazione artistica e suggestiva.

Touring in Tripolitania

VEDUTA GENERALE DEL BACINO INTERNO DI « LEPTIS MAGNA ».

Il Visconte di Mathuisieulx è un noto esploratore francese, che ha compiuto, nell' interno della Tripolitania propriamente detta, tre viaggi in epoca recente, ed uno ultimamente in Cirenaica. Da queste esplorazioni egli ha riportato un ricco materiale di osservazioni e di documenti, sotto il duplice aspetto geologico ed archeologico; specialmente nei riguardi dell' archeologia, le notizie recate dal De Mathuisieulx rivestono per noi un'importanza grandissima: prima perchè ci dánno un'idea della civiltà e della prosperità che raggiunsero, per opera e virtù latina, quelle regioni, dove la novella sovranità italiana si è adesso affermata, ricca di fede e di propositi, inoltre perchè dal punto di vista turistico, è interessante fin d' ora conoscere quale potrà essere, in un prossimo avvenire, un itinerario di viaggio, per la visita delle rovine numerose ed eloquenti, che si trovano nella nostra nuova colonia, certo non meno che in quelle francesi ed inglesi, colle quali essa confina.

Abbiamo dunque voluto assicurarci la collaborazione del noto esploratore e scrittore francese, che di buon grado ha accettato di riservare ai Soci del Touring Club Italiano notizie ed illustrazioni in gran parte assolutamente inedite e — per queste ultime — in parte tolte dagli « Archivi delle Missioni Scientifiche » del Ministero Francese.

E gli lasciamo la parola.

Con questo titolo noi intendiamo riferirci all'avvenire. Ma questo avvenire è così vicino, che si può fin d'ora fornire ai cultori del turismo delle indicazioni che faciliteranno l'impresa dei loro viaggi di istruzione e di diletto, nell'antico *vilayet* ottomano. E lo possiamo con tanta maggior facilità, poichè l'autore di queste pagine ha percorsi parecchie volte i paesi di cui si parla.

La parte interessante della Tripolitania, che fu prospera nel passato e che lo sarà nell'avvenire, è precisamente quella che finora nessun europeo ha percorso, ad eccezione dello scrivente: cioè la parte orientale del grande altipiano centrale. Ciò che deve sopratutto sedurre gli italiani è il fatto che quelle contrade sono assai superiori in bellezza a quanto si poteva supporre e rivendicano, col loro valore, le deficienze di altri punti della colonia; in esse l'alto interesse pittoresco e della scienza storica concordano, punto per punto, coll'interesse della economia politica futura.

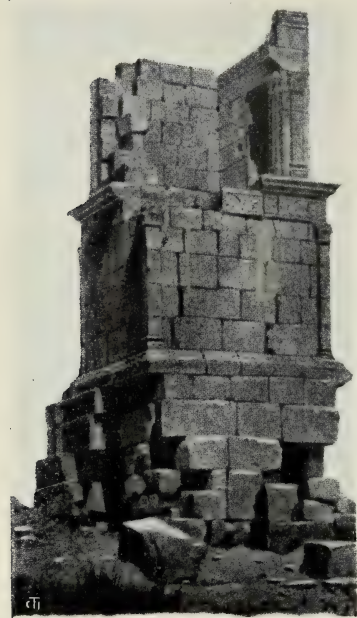
GHIRZA: ALTO RILIEVO DI UN MAUSOLEO.

Diremo tutto ciò esaminando il paese ad itinerari, così quali noi li abbiamo seguiti, in modo da risparmiare al viaggiatore le perdite di tempo che ne risulterebbero, quando dovesse procedere, quasi staremmo per dire, alla cieca, a tastoni.

Avanzeremo tappa per tappa dapprima lungo le rive marittime, così ricche di ricordi della più remota antichità, poi passeremo all'interno, procedendo fino in fondo al paese abitabile.

Il Littorale.

Così per il littorale come per l'interno, fino a che non si saranno tracciate delle strade, i viaggi non potranno effettuarsi che a dorso dell'animale da soma. Come cavalcatura noi consigliamo il cavallo; l'impiego del cammello è più pratico per il trasporto delle mercanzie e dei bagagli.

Sul littorale non è necessario munirsi di tende; si troveranno dappertutto ripari per la notte.

Gettiamo dapprima un'occhiata retrospettiva su questa costa.

MAUSOLEO NEL DJEBEL YFFREN.

I ricordi dell'antichità non mancano. Omero racconta la diserzione di due suoi compagni, sedotti dalla golosità. Il frutto tanto vantato dagli antichi vi si trova ancora; è il giuggiolo selvatico. Secondo Strabone, in quei paraggi Giasone prese terra dopo la spedizione di Colchide. A prestar fede ad Erodoto, i pescatori si impadronivano del pesce inseguendolo alla corsa allorchè la marea discendente lo abbandonava quasi a secco sulla sabbia. I Fenici vi stabilirono le tre città, da cui i Greci hanno tratto il nome di Tripoli. I Romani vi prosperarono per cinque secoli; poi i Vandali, gli Arabi, i Cavalieri di Malta ed i Turchi si succedettero con varia fortuna.

Oggi, gli indigeni si rifugiano nelle oasi che elevano il loro velario intermittente, oltre il mare ed i primi piani dell'interno. Da Tripoli due itinerari si delineano su quel littorale: ad ovest, sino alle rovine di Sabrata; ad est fino all'imboccatura del Cinypso, con una leggera curva sull'altipiano di Tarhuna.

L'escursione da Tripoli a Sabrata richiede tre tappe facili e senza fatica. Il percorso potrebbe essere fatto eccezionalmente, persino con un leggero veicolo a due ruote, per esempio la *charette* inglese.

Nella prima giornata, con un percorso di 20 chilometri, si giunge all'oasi di Zanzur. All'uscita da Tripoli la bella oasi della Menscia termina presto da quel lato. Si distingue lontano, fin dai primi passi, il vasto palmeto zanzuriano, che si frastaglia azzurrino sulle dune giallastre; e ben presto l'antico forte romano di Gargarisch, o Gargaresch, circondato da culture, si eleva nella solitudine. Questa rovina è stata utilizzata nel medio evo dagli arabi, che vi avevano impiantato una linea di segnali telegrafici, in modo che essi comunicavano dall'Egitto al Marocco in meno di 24 ore.

Conviene fermarsi alcuni istanti a Gargaresch, per visitare il duplice sepolcreto recentemente scoperto, a poca distanza dal fortino. Questo monumento, decorato di dipinti, è stato costruito per cura di una donna di origine fenicia, di nome Arosuth, in memoria di suo marito, Juratanos, cavaliere di Numidia. La scoperta pose fine ad un interessante dibattito storico e fornì cioè la prova dell'affiliazione delle donne alla setta pagana di Mitra. Questa donna, Arosuth, occupava il quarto grado, quello delle *leonesse* che si comunicavano sotto le tre specie del pane, del vino e dell'acqua.

Dunque a torto si credeva fino a poco tempo fa, che solo gli uomini potessero appartenere a quella vasta religione ariana, di cui bisogna ricercare le origini nelle prime pagine della storia. Le tombe si trovano in una specie di camera sotterranea, con ritratti e medaglioni interessantissimi. Una scena di circo in cui una delle quadriglie è rovesciata in seguito ad un incidente, ricorda probabilmente la morte di uno dei personaggi colà sepolti. Vi si distinguono i vari colori dei tocchi e delle casacche dei cavalieri, indicanti le scuderie alle quali essi appartenevano.

Allorchè, dalle vicinanze di Zanzur, si getta uno sguardo indietro, si scorge lontano la città di Tripoli sul suo promontorio, illuminata dal sole cadente, come un fermaglio d'oro perduto nell'azzurro del cielo e del mare. Indi si penetra sotto l'ombra refrigerante della grande oasi.

Sotto il nome di *Assaria*, Zanzur ebbe a godere di una reale importanza all'epoca dell'impero. Non appaiono traccie di monumenti, non si scoprono rovine, ma gli archeologi ne rintracceranno, indubbiamente, allorchè gli scavi saranno permessi. Si sa che la ricca famiglia degli *Anicî* vi aveva fatto costruire una sontuosa villa.

Ancora nel medio evo gli abitanti facevano

CAPITELLO DI UN MAUSOLEO AD ORFELLA.

gran commercio di frutta: datteri, fichi, olive, melagrane.

Essa è oggi uno dei giardini più verdeggianti della Tripolitania; quattromila abitanti estrag

Rovine di un acquedotto a Leptis Magna.

gono acqua eccellente da numerosi pozzi, da cui le ricchezze dei campi di orzo e degli orti; a mano a mano che le sabbie dell'interno invadono i margini del palmeto, i coltivatori le respingono con intrepida costanza.

Se non si è provato, non ci si può formare un concetto del piacere che provano gli occhi, affaticati dal riverbero esterno, riposandosi sulla verzura vellutata dei campi e nell'ombra odorante dei boschetti; gli alberi fruttiferi dominano, con le loro fronde così varie i cereali, e sono dominati alla lor volta dagli eleganti pennacchi delle palme; le donne, vestite d'azzurro, come altrettante madonne, attingono un'acqua fresca che appanna i loro vasi di grès; è un vero paradiso, dopo il breve purgatorio del tragitto precedente.

Nel secondo giorno si raggiunge Zauia, con degli spazî di suolo nudo alternati a piccole oasi. Quelle di Sayat e di Mayat, sono appena separate l'una dall'altra e contengono una popolazione relativamente abbastanza densa, come Zanzur. Là pure non si trovano vestigia apparenti dell'antichità, poichè i Turchi hanno sempre formalmente proibiti gli scavi.

Gedaimo fece per lungo tempo la gioia dei consoli, che vi cacciavano selvaggina abbondante ed eccellente; sopratutto trovavano pernici e beccaccie. Di là, con una breve cavalcata, si è a Zuaga (1) di cui l'importanza di residenza dei sotto-prefetti turchi, attesta del valore della coltivazione agricola; vi si passa la notte in ricoveri comodissimi.

Il terzo giorno è una successione di marcie sotto il sole e di riposo all'ombra di Sabria, di Darmane, di Sormane, di Arza, fino alle piantagioni di Bu Agilá, che si stendono lungo otto chilometri di littorale, con una profondità da cinque a sei chilometri. E' inutile avanzare più lontano verso la frontiera tunisina: al di là non vi sono più, sul littorale, che dei *sebkas* disseccati, già saline celebri, oggi solitudini desolanti.

(1) Che non bisogna confondere con Zuara, come accade di frequente.

Al termine di questo noioso percorso, Zuara, coi suoi palmeti spaziati nella sabbia bianca, come pennacchi nella farina; non vale la pena di una visita. Ma si è ricompensati dello spostamento allorchè, ad una lega da Bu-Agilá, in riva al mare, vi appaiono le rovine dell'antica Sabrata. A vero dire non sono che vestigia consumate, ma meravigliano per il loro numero e le loro dimensioni, su questa distesa che oggi più non calca piede umano.

A venti leghe da Oea (Tripoli) Sabrata fu, come Oea e come Leptis Magna, un deposito commerciale dei Fenici, poi uno dei tre grandi porti romani della Tripolitania. La scelta della sua posizione pare sia stata determinata dalla necessità di creare uno sbocco diretto sul mare alle carovane di Cydamos (Rhadamès); non si spiega altrimenti la posizione di questa città su una costa, ove si dovettero compiere lavori considerevoli, in mancanza di ripari naturali.

Vestigia fenicie non emergono dal suolo. Là, come a Cartagine, i successori dei mercanti di Tiria e dei Sidonesi hanno costruito sulle fondamenta e sulle macerie dei loro predecessori; e, come a Cartagine, si troveranno le traccie puniche sotto quelle di Roma.

Ciò che si vede è un dedalo di pietre scolpite, di muraglie, di colonne rovesciate, sopra una distesa di tre chilometri, che ricopre dune dominanti da dieci metri la riva; indi delle enormi costruzioni franate a livello dell'acqua e gli avanzi sommersi delle dighe, che emergono di lungi sotto i flutti.

Non si potrebbe precisare nulla allo stato attuale di questo scacchiere di costruzioni ricoperto dalle rovine; ma si è sorpresi dallo sviluppo anormale delle muraglie di cinta che richiudevano una superficie superiore a quella della città fabbricata. Indubbiamente, Sabrata conteneva vaste superfici spoglie di costruzioni, riservate alle tribù dell'interno che venivano a porvi i loro accampamenti all'epoca delle fiere.

Scalando questi ammassi di colonne spezzate, di cornicioni rovesciati, di cubi di tutti i generi, si intuisce l'esistenza nascosta di una quantità

di ricordi storici che tratto tratto si rivelano e si è quasi riconoscenti ai Turchi, che li hanno condannati a rimanere sepolti, sino ad oggi, nella sabbia che conserva così bene tutto quel

INSCRIZ. SULLA PORTA DI UNA FATTORIA ROMANA (dialetto ignoto) NELL'UADI MERDUM.

che essa copre, sculture e dipinti. Ho trovato là un'iscrizione che il vento aveva messo recentemente allo scoperto; essa era intatta.

Per rientrare a Tripoli, occorre ritornare sui propri passi, poichè una passeggiata nelle pianure che si stendono all'interno in grandi solitudini di sabbie mobili, non offre interesse alcuno. Si potrà abbreviare questo ritorno effettuandolo in due giorni, ma noi non consigliamo inutili frette in questo paese, in cui il caldo opprime i viaggiatori mal acclimatati, sopratutto allorchè il *ghiblí* annebbia l'atmosfera coi suoi turbini di polvere asfissiante.

* * *

Fortunatamente *ghiblí* non soffia di frequente e l'aria è generalmente di una limpidità cristallina, in modo che si ha molta probabilità di poter imprendere la seconda escursione subito dopo la prima, senza nuovi impedimenti. Essa ci condurrà a Zlitten, sulla costa orientale in un medesimo numero di tappe, ma per vie un po' più faticose, ove non si potranno impiegare veicoli. Durante le prime tre ore non si abbandona, per così dire, il palmeto

che gli indigeni designano successivamente coi nomi di: Menscia, Melâà, Tagiura.

L'oasi di Tagiura non è punto inferiore a quella di Zanzur; la selvaggina vi abbonda come a Gedaimo; la bianca moschea che spicca nei boschetti, fu dapprima una chiesa cattolica, edificata dai Cavalieri di Malta. Questo luogo era la *Turris ad Algam* degli antichi, che vi avevano edificato una torre per sorvegliare le saline, rimaste celebri sino al medio-evo. Là vi furono dei combattimenti omerici tra i Turchi ed i Cristiani.

Uscendo dall'oasi di Tagiura si dà l'addio alle belle vegetazioni e si penetra in lande deserte e su sabbie molli, in cui i quadrupedi affondano sino al ginocchio e talvolta sino al ventre. Ad ogni affondamento i cavalli si contorcono con tale violenza, che fa scricchiolare la loro ossatura. Se il vento soffia, sia pure debolmente, la superficie polverosa si solleva, e coll'impressione di un corso d'acqua veloce, come un fiume gorgogliante, dà la vertigine. Guai a chi non prendesse la precauzione di riparare gli occhi con dei buoni occhiali ermeticamente

GHIRZA: ALTORILIEVO DI UN MAUSOLEO.

chiusi! Le oftalmie sono numerose nel deserto e finiscono con la cecità.

Si attraversa l' ouadi Ramel a Sidi Ben Nur (già posto di dogana), l'ouadi Doga, l'ouadi Msid, altrettanti fiumi in cui gli zoccoli delle cavalcature non si bagnano che a metà e la

prima sera si riposa al Kasr Karabouli, fra piantagioni d'orzo.

Al domattina, ancora sabbia; i pali in ghisa della linea telegrafica (in ghisa, poichè se di legno gli arabi li avrebbero tagliati per bruciarli) si affondano per i tre quarti della loro altezza, così che talvolta se ne toccano i fili; gli uccelli si posano sui fili e guardano con stupore gli uomini che camminano pesantemente come dei mastedonti.

Ma ben presto una massa montuosa sbarra l'orizzonte: è un contrafforte arido dell'altipiano di Tarhuna, che si stende sino al mare e lo domina. Vi si dà la scalata mediante un'ascesa ripida e sinuosa di quattro ore e dall'altro lato si cade inopinatamente sul piccolo porto di Homs. Persone e cavalcature sono esauste: bisogna rinviare al domani la visita delle rovine di Leptis Magna, le quali si trovano a tre chilometri di distanza sulla piaggia.

LEPTIS MAGNA: AVANZI DELLA TESTATA DELLA DIGA ORIENTALE.

* * *

Alcuni utori greci e latini anno dato il nome i Neapolis questo orto di eptis, che 1 la più importante delle colonie puniche, opo Cartagine. Ciò che sussiste di templi, di iausolei, d'acquedotti, di forti, di mura, appartiene a due epoche romane: quella di Setmio Severo, che segnò l'apogeo; quella di iustiniano, che corrisponde al risorgere della ttà dopo la distruzione dei Vandali.

La sua posizione sul margine di una vasta anura argillosa, che le colline cingono circormente a distanza, è stata determinata da l'antica arteria fluviale, il cui letto, oggi disccàto, scava un solco profondo. Arrivando al are, questo solco si allarga in un bacino ovale, largo 350 metri e lungo un chilometro, che comunicava col Mediterraneo per mezzo di un corto canale accessibile alle più grandi navi; il piccolo lago, che costituiva così il porto di Leptis Magna, era dunque assai bene riparato.

Ci si stupisce che Tripoli, isolata in questi deserti di sabbia, sia stata preferita, dai successori dei Romani, a Leptis, che è circondata dalle verdeggianti colline di Mselata, chiamate da Erodoto *colline di Graus* e che il letto dell' Uadi Lebda collega abbastanza comodamente ai monti di Garian.

Nell'epoca in cui il suolo era coltivato, il traffico del fiume era abbastanza considerevole, poichè esistono, a due chilometri a monte della foce, delle banchine alte e larghe. Due particolarità si mostrano allo sguardo del viaggiatore, alla prima apparizione delle rovine.

LEPTIS MAGNA: UN TEMPIO.

Dapprima il loro raggruppamento: il quartiere della riva sinistra, ove si elevano le vestigia più imponenti; sulla riva destra non vi sono che resti di terrazze, di modeste abitazioni particolari di cloache.

Esso misura un chilometro di lato circa; all'esterno di questa agglomerazione centrale, due altri quartieri si stendono lungo la riva; all'est ed all'ovest, su 500 metri di lunghezza. Il primo conteneva il Circo e l'Anfiteatro; l'altro le abitazioni private.

La seconda particolarità è l'eccellenza dei materiali di cui si compongono le rovine intorno al porto (cothon): quasi esclusivamente di pietre da taglio, di un buon *grès*, sovrapposte senza la minima cementazione. Una caviglia di ferro invisibile bastava per unire fra di loro questi cubi meravigliosamente squadrati. Grandi

colonne in marmo di un bianco verdastro (cipollino), capitelli, cornicioni, ricoprono il suolo nel luogo in cui furono elevati i templi, di cui la storia ha conservato il ricordo.

I rari viaggiatori che hanno percorso Leptis sino ad oggi, non sono sempre d'accordo sui

AVANZI DI UNA PORTA DI UN TEMPIO A LEPTIS MAGNA.

dettagli che essi vi hanno visti. Ciò avviene pel fatto che la sabbia, tanto mobile, scopre incessantemente un punto per ricoprirne un altro. Passatevi due volte, con un intervallo di un anno, e constaterete queste variazioni; tuttavia è assai facile scoprire il complesso delle vestigia. Il tratto di mare è dominato, sulla riva sinistra, da un promontorio irto di potenti fortificazioni, terminate alla sommità da un torrione quadrato. Tutto il promontorio è fiancheggiato da formidabili muraglie di pietra dura. Una specie di canale di sfogo strano, buca il torrione e scende sino alle acque sotterranee.

Una gettata, oggi inghiottita, si staccava e andava al mare. Sulla riva destra del braccio di mare vi è una vasta testata di diga molto meno elevata dell'altro lato; la sua estremità è coperta da enormi lastre di pietra, in mezzo alle quali si eleva un fortino. Era il principio delle vaste banchine esterne, dove si vedono ancora gli anelli per l'ancoraggio delle imbarcazioni.

Il Circo, situato ad un chilometro ad est del passo, colpisce per la sua vastità; esso misura 300 metri di lunghezza su 60 di larghezza. L'asse dell'arena, l'antica *spina* è formato da un seguito di abbeveratoi, la cui eccellente cementazione conserva ancora benissimo l'acqua. L'entrata di questo Circo è preceduta da una spianata sulla quale si trovano due piccoli templi in assai cattivo stato.

Quanto all'anfiteatro, non si discerne, fino al nuove scoperte, che la depressione, che misura 80 metri nell'asse maggiore.

Ma non occorre un grande sforzo di immaginazione per vedervi affluire quegli spettatori che Roma chiamava ai pubblici giochi. Le nazioni più ribelli non hanno saputo resistere all'attrattiva dei Circhi e degli Anfiteatri; più i paesi erano barbari e più i regnanti usavano di questo mezzo di civilizzazione. Piace rappresentarsi i commissari, o *designatores* che indicano i rispettivi posti ai magistrati, ai triumviri, agli edili, ai questori, ai decurioni, ai sacerdoti, ecc. Il mondo elegante, uniformemente vestito della toga di rigore, come noi lo siamo oggi dell'abito nero, riempivano la *carea*. I gradini superiori sparivano sotto la folla indigena. Tosto si fa silenzio... i corridori, i carri, i gladiatori o le fiere, entrano nella pista...

A tre chilometri a SO. di Homs, sull'orlo orientale dello sperone montano, si eleva un cocuzzolo dirupato. E' il monte Mergheb, che segnava la strada da Leptis a Oea; sulla sommità una costruzione rettangolare di m. 22 per 15 attesta con quali cure e con quale ricchezza di materiali i Romani edificavano le loro fortificazioni più remote e con quale intelligenza essi le adattavano i terreni; vi si notano anche le disposizioni ingegnose delle porte d'entrata.

* * *

La terza tappa consisterà nel visitare la foce del Cinypso; si partirà assai di buon mattino, in modo da essere di ritorno alla sera ad Homs dove si trovano i soli ricoveri possibili.

La strada è abbastanza monotona e ciò ch si scopre sulle rive dell'antico fiume dei ricc sembra una delusione, dopo la bella evocazione di Leptis. La gelosa civilizzazione d Cartagine si è accanita a vincere ed a demolire la città di Cinypso; tuttavia, l'attenzione è presto attratta, nel mezzo del fondo della valle, dagli abissi profondi che già segnalava Erodoto. Uno di essi misura circa 30 metri di diametro e secondo gli indigeni, sarà profondo un centinaio di metri. Ecco come si spiega la formazione di queste voragini. Il sottosuolo di queste contrade, è formato da una specie di stratificazione di roccie deboli, quasi sabbiose, ma la superficie è coperta da una leggera corazza di conglomerati; là dove la corrente del Cinypso ha consumato lo stretto letto duro, si scavarono degli abissi e dacchè il fiume è disseccato, le acque sotterranee hanno riempito i vuoti. Alcune rimanenze di muraglie indicano la situazione del porto ellenico e lasciano scorgere che il mare si è assai ritirato, poichè esse si trovano a tre chilometri dalla riva attuale.

Se il tempo lo permette, si potrà fare una punta nella direzione di Zlitten, fino alla grande torre quadrata di Gouspat che fu la città d Sugolin crede fenicia di Cinypso.

H. M. DE MATHUISIEULX.

(*Al prossimo numero il proseguimento del viaggio*).

...il Campanil risorto...

14 Luglio 1902 ore 9.52 ant.

LA CATASTROFE.

Rorido di aurore e rosso di tramonti, in faccia a San Marco, sul limite dove la civiltà occidentale bacia l'Oriente, il Campanile d'Italia riprende il suo turno nei secoli. E squillano i bronzi sopra un ritorno d'oltremare che oggi è di Umberto Cagni, venuto dalla vittoria di Tripoli a dirigere l'Arsenale, come già fu di Angelo Emo, l'ammiraglio mandato a bloccar Tunisi e morto in Malta per l'onore ultimo della Serenissima.

Sognasti mai, dissolvendoti or sono dieci anni, questo ritmo magnifico di gloria marinara, o vecchio Campanile che « anche nel morire (così parlò ai tuoi ruderi l'anonimo popolano) eri stato galantuomo » ? E non ti sembra creata per la tua resurrezione questa primavera italica che l'armi e l'arte affina in una sol voce, come quando Sebastiano Venier, reduce da Lepanto con le galere grevi di trofei mussulmani, ritto sulla tolda dell'ammiraglia, cacciava un grido di gioia — e dicono piangesse — vedendo sorgere dall'orizzonte il tuo angelo d'oro ?

* * *

Quella che era l'opera di un millennio (tra l'888 e il 911 fluttuano le date accolte dagli storici della Repubblica per il primo inizio dei lavori) oggi ha ripreso fulmineamente il suo nitido rilievo sui palazzi di Venezia e sul cielo della laguna. La Commissione che, dopo varie vicende dal giorno del disastro, accettava dal Comune l'alta responsabilità di una ricostruzione così ardita e così degna, vedrà certo incidere i suoi nomi nell'anima stessa del Campanile o su qualche marmo della Loggetta pure ridonata, per la gioia di Venezia, alle sue meditazioni artistiche. Onoriamoli anche noi quei nomi, in queste pagine che nulla rifiutano mai alle bellezze del paesaggio dato dalla natura e dagli uomini all'Italia. Si chiamano i ricostruttori: architetto Gaetano Moretti, presidente; ingegnere Donghi e professor Manfredi, allora rispettivamente ingegnere-capo municipale e direttore dell'Accademia di belle arti; ingegneri Ario e Lavezzari. E fecero la promessa che tennero: « il Campanile sarà ricostruito dov'era e com'era ».

La vittoria estetica è lumeggiata dalle difficoltà, senza precedenti per un'opera in muratura, che s'affacciarono subito alla mente dei ricostruttori e s'affollarono anche più tardi tra le linee del progetto a mano a mano che il Campanile saliva. Nè poteva essere altrimenti se già gli antichi architetti avevano impiegato, per dare consistenza alla base, più di due secoli. Solo nel 1148 si cominciò il sopralzo dei muri e quasi quattro secoli poi ancora trascorsero prima che l'angelo apparisse sopra la cuspide.

L'ANTICO BLOCCO DI FONDAZIONE DEL CAMPANILE.

« In questo zorno 6 luglio 1513 — scrive Marin Sanudo il giovane diarista della Serenissima — in la piaza di San Marcho fo levato l'anzolo indorado suso, con trombe e piferi a hore 20,

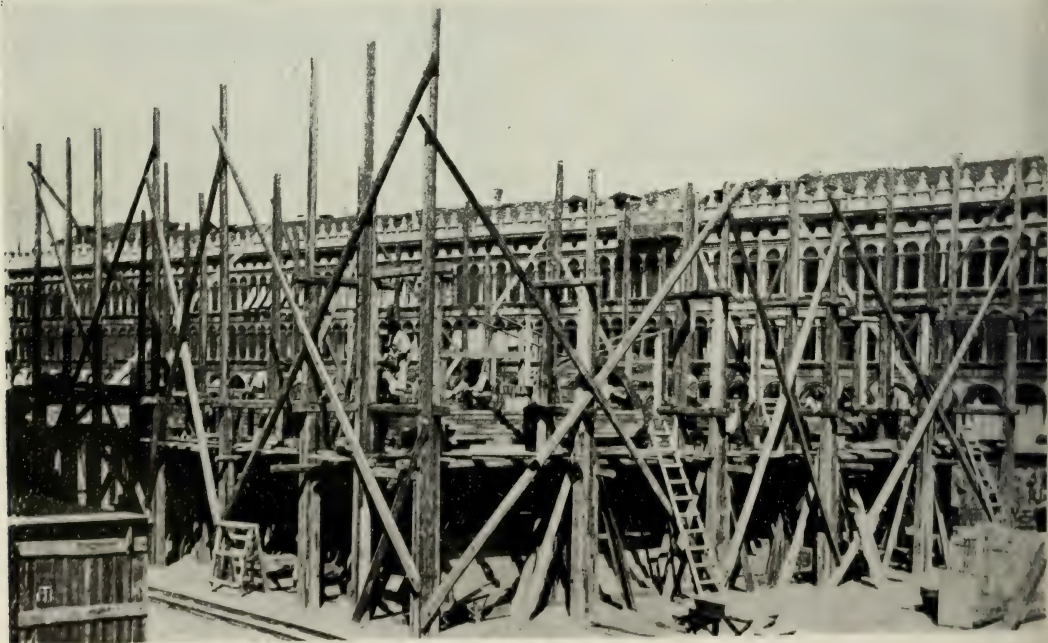
et fo butado vin e late zoso in segno d'alegreza, che prego Idio sia posto in hora bona et augumento di questa repubblica ».

***

Si abituarono presto i grandi della Serenissima e il popolino a considerare il Campanile come una istituzione donde potessero scendere sulla laguna, e diffondersi lontano per la immensa distesa delle colonie costiere, i maggiori benefizi della Serenissima. E la cella campanaria pareva l'interprete d'ogni aspirazione trasmessa dai bronzi al vento del mare.

IL CUMULO DELLE MACERIE.

Scriveva, con scrupolo di cronista, un Maestro delle Cerimonie di San Marco: Il campanile aveva 5 campane e quella del *Maleficio* o *Giustiziati*. Nel 1670 si portò da Candia il « campanon », che nel 1678 per la festa dell' Ascensione fu posto nel campanile.

Un'ora prima del sole suona il mattutino e si levano le guardie. Un'ora dopo suona la *Marangona*, indica il levar del sole e che gli arsenalotti si pongano all'ordine per portarsi a lavo-

LE PRIME OPERE FUORI TERRA.

rare nell'arsenale. Mezz'ora dopo suona la *Mezzaterza* per mezz'ora: i lavoratori entrano in arsenale se vogliono aver paga intiera: invita pure i canonici all'offiziatura, e, fermata, si canta messa nei giorni feriali. Un'ora dopo suona la *Terza*: fa sedere i Tribunali; fermata si canta messa la festa. I digiuni o vigilie suonano subito dopo la Terza. Poi si suona sesta e nona, e la quaresima anche vespero. A mezzodì suona la campana perchè escano dall'arsenale a pranzo. Mezz'ora dopo suona la campana *Doponona* per mezz'ora: terminata, rientrano al lavoro in arsenale. Un'ora dopo suona vespero. Alle 24 suona la campana perchè terminino di lavorare in arsenale. Oltre le suonate di pratica non si suona mai senza licenza del Doge e del Collegio. I consigli si suonano mattina e dopo pranzo: botti 9 i primi quattro in un'ora, gli altri cinque in mezza. La *Trottiera* suona mezz'ora e poi suona *Terza*. Dietro la campana Doponona, si suona la campana per il «pregadi». Suona un'ora di notte perchè le guardie si preparino a custodire la piazza e la chiesa. Mezz'ora dopo suona la campana perchè si chiudano i luoghi delle guardie. La stessa suona mezz'ora dopo e allora si serrano le guardie. Suona mezzanotte: allora si mutano le guardie e fassi la *Ronda* intorno la piazza, palazzo e chiesa».

Sentiamo così in quell'arido elenco di nomi dati ai bronzi di terze, di seste, di none in che era divisa la giornata, pulsare Venezia bella e tutta formarsi di poesia, d'ordine e di forza la sua vita che diè lustro al mondo. Il campanile ascoltava dall'alto muoversi la vita della sua città: ne sorreggeva gl'impeti, ne accarezzava i riposi.

***

Quando il 14 luglio 1902, il Campanile si accasciava e spariva, dal largo polverio della sua rovina che il vento lagunare portava in piazzetta e poi sull'acque, usciva, per chi stesse sui gradini dei portici in fondo, una visione nuova di San Marco, e la porta della Carta e il palazzo dei Dogi improvvisavano una festa impensata di linee artistiche per gli adoratori di Venezia. Molte voci subito si levarono ad esaltare il dono di bellezza che, pur nello sgomento dell'ora, pareva recato alla piazza e alla città: molti sguardi spaziarono più liberi tra la chiesa e i portici, di cui parevano messi in luce particolari prima di quel tempo ignorati.

Era invece un imperdonabile abbaglio. Nè i particolari del palazzo ducale, nè la facciata di San Marco, tutta libera in vista agli altri tre lati che rinserrano la piazza, potevano colmare il vuoto che per i naviganti aveva lasciato nel cielo la morte del Campanile. Cercano Venezia i naviganti del mare e dell'ideale, secondo la fama e prima di giungervi. E quando ancora non ne scorgon il vario prodigio, guardano al campanile risorto, avvistato da lontano, come ad un segno eccelso che esprima l'anima della città soavissima. E il gigante ha per essi, che sentono già lo splendore delle cose non vedute e pronte alla rivelazione, inviti di dolcezza ineffabile e fierezze corrusche di lampi. Nè meglio potrebbe significare e proteggere il popolo che gli brulica ai piedi bello di venezianine strette negli scialli e forte di lavoratori che foggiano nell'Arsenale le difese della patria.

R. S.

I lavori all'altezza della Cella campanaria.

PONTE DI LEGNO

Quando una riunione turistico-sportiva viene organizzata dal Touring, questo si trova subito in mezzo a tante simpatie e ad una così efficace gara di appoggi, di opera personale e di contributi volonterosi, che la Direzione si trova poi letteralmente imbarazzata a riconoscere tutte le benemerenze che, in molteplici forme, contribuiscono al successo.

In queste colonne sono rare le comunicazioni d'indole personale. Tali comunicazioni, di regola, non interessano nella maggior parte dei casi il più gran nucleo dei lettori. — Tuttavia l'unanimità dei Soci concede, anzi desidera, che qualche volta si deroghi da questa abitudine per poter mettere un indirizzo, per così dire, al senso di soddisfazione generale che in essi induce il risultato di una data manifestazione.

Coppa Martinoni.

La propaganda per lo sviluppo in Italia del turismo invernale, è così importante per le abitudini e l'economia nazionale, che è giusto di segnalare almeno i più cospicui collaboratori di quella ormai storica riunione di Ponte di Legno, che è destinata a far fare un passo avanti verso l'attuazione del programma relativo.

Due coppe magnifiche sono qui riprodotte: quella del conte Martinoni, presidente della Sezione di Brescia del Club Alpino Italiano e quella del conte Oldofredi, il munifico ed appassionato frequentatore delle nostre riunioni turistico-sportive.

Lo spazio ci impedisce di presentare quelle del *Corriere della Sera*, del *Secolo* e di Augusto Johnson, figlio al nostro Direttore Generale e le artistiche serie di targhe e di medaglie preparate dal Touring.

I conti Martinoni ed Oldofredi e l'on. Tovini formarono un Comitato Bresciano, che si assunse con lodevole atto, la responsabilità della preparazione di Ponte di Legno.

Questi tre benemeriti integrarono in modo efficacissimo l'opera della Commissione di Turismo Invernale del T. Questa, presieduta dal col. Raffa, lavorò con slancio magnifico.

Non si organizzano manifestazioni del calibro e della complessità di quella di Ponte di Legno, senza pena e senza indefessa abnegazione.

Il col. Raffa, del V Alpini, presidente della Commissione, fu l'ammirabile motore, non sappiamo se più forte e risoluto o più cortese e gradito duce. E il dott. Moldenhauer, nostro Consigliere, che rappresentava la Direzione nella Commissione, gli fu degno collaboratore insieme a tutti gli altri.

Ricordiamo anche la Pro Valle Camonica, il dott. Scotti, il ten. gen. Cigliana, il gen. Di Majo, il col. Perrucchetti della R. Guardie di Finanza, il gen. Marazzi, il col. Farisoglio, il ten. Allocco, il Sindaco di Ponte di Legno, il Console del T. C. I. di Edolo, ecc., ecc.

Coppa Conte O. Oldofredi.

Vivi ringraziamenti a tutti questi collaboratori di una difficile e così riuscita riunione.

L'AVIAZIONE IN ITALIA

Il monoplano «Caproni» (record vel. it. - 100 chm. all'ora) aviatore Cobioni.

L'Italia continua ad essere tributaria della Francia per gli aeroplani, perchè la nostra... troppo capricciosa e poco affezionata sorella latina in questo campo ha emerso ed emerge con riuscita veramente ammirevole. Però se era scusabile qualche anno fa di rivolgersi ad essa, non può essere lodevolmente consentito oggi in cui anche nelle altre nazioni ed anche in Italia si costruisce bene come in Francia. Questo a qualcuno sembrerà paradossale, perchè è generale l'opinione che l'aviazione non si studî che in Francia, ma la verità è che gli apparecchi francesi migliori sono penetrati in tutte le nazioni, l'Italia compresa, e perciò per tali macchine non esistono più segreti nè di principio nè di dettaglio. E se n'è avuta la prova colle costruzioni fatte in questi ultimi tempi, poichè parecchi sono stati gli aeroplani simili ai francesi — e per qualche lato anche superiori a questi — che sono stati forniti al nostro esercito da officine italiane; apparecchi, alcuni dei quali sul campo della guerra dànno continua prova delle loro buone qualità di robustezza e di costruzione.

Da molti si ignora che in Italia sono stati fatti studî e prove veramente geniali, che hanno mostrato ai conoscitori, sin da qualche anno fa, quanto avanti si fosse da noi cogli studî per il perfezionamento delle macchine volanti. Non è quindi vero che in Italia non si conosca la costruzione degli aeroplani; la verità invece è che manca l'appoggio finanziario dei capitalisti e quello dello Stato agli studiosi e volonterosi. Bisogna tener presente che in Italia non si è ricchi come in Francia e che da noi generalmente l'iniziativa privata ha bisogno di capitali, di aiuto, di fede in quelli che possono portare la vita e il progresso dell'industria.

Il Ministero della Guerra ormai ha capito di quale utilità e necessità sia l'aeroplano, e ancor più di quale preparazione si abbia bisogno per ben far uso di esso; dovrà perciò acquistare un gran numero di apparecchi e il Paese, che con profonda ansia patriottica segue le vicende della guerra, lo asseconderà con entusiasmo. Da molti però si teme e, come è naturale, specialmente dai pochi costruttori, ch'esso non si rivolga nuovamente in Francia, e che trascuri le ordinazioni in Italia. E' una apprensione seria questa e che non deve, per il bene della

Le officine di costruzione di aeroplani a Vizzola Ticino.

nostra Patria, avere conseguenze funeste. Come ho detto, in Italia esistono costruttori di valore che non devono essere trascurati. Si impongano condizioni e si pretenda garanzie anche più ampie di quelle che dànno i francesi, si prescrivano collaudi rigorosi, ma non si trascuri il costruttore italiano, perchè in seguito potremo avercene a pentire!

Dapprima gli ufficiali preposti al servizio d'aviazione hanno pensato a istituire delle officine per la costruzione di apparecchi: oggi però pare che a questo progetto ci si stia rinunciando, perchè — come era facile prevedere — gli ufficiali non sono degli ingegneri, nè sono dei costruttori. L'ufficiale si deve occupare di strategìa e deve lasciare al tecnico, all'ingegnere specialista la costruzione delle macchine volanti: deve pensare che il voler troppo fare, spesso, come nel caso presente, non serve che a tenere indietro gli studî e l'iniziativa privata. E sicuro, siccome in Italia ci sono pochissime scuole di aviazione ed officine di costruzione per aeroplani, e poichè d'altronde la ricerca di apparecchi dai privati è scarsissima, si comprende che se anche quella del nostro esercito verrà a mancare esse saranno destinate addirittura a morire.

Spero che questo non si vorrà dai capi del nostro esercito. E che ciò sia grandemente pericoloso, i nostri migliori ufficiali lo comprendono, lo hanno già compreso: perciò i costruttori nazionali non si allarmino, non si scoraggino. E' vero che un certo scoramento li ha già afflitti per la disillusione provata pel concorso dei motori ed apparecchi di cui tanto hanno parlato giornali e riviste e che poi non si è più bandito, ma sperino nell'avvenire, nel patriottismo e nel raziocinio degli ufficiali superiori.

* * *

Forse mai come in questo momento il problema dell'aviazione è stato seguito con tanto interesse dal mondo civile, dai competenti e da tutti gli appassionati del nuovo strumento bellico che ha portato l'uomo conquistatore nelle vie del cielo. Il servizio maraviglioso che quotidianamente rendono i nostri ufficiali sul teatro della guerra ha posto in tutte le nazioni, anche presso le meno progredite, all'ordine del giorno la quistione delle costruzioni aviatorie. Dovunque si studia e si è in fermento per l'aviazione militare il cui avvenire ormai è indiscusso. Governi e nazioni con slancio patriottico ammirevole votano e sottoscrivono somme ingenti per l'aviazione militare, per la difesa del proprio paese, per l'arma nuova di cui non si deve, non si può rimanere sforniti, nè ignorare la tecnica.

Tutti i popoli sono occupati e preoccupati del rapido evolversi e perfezionarsi della macchina alata e tutti cercano di studiarla, di saperla costruire per saperla usare per la guerra e per la pace: perchè l'aeroplano è un congegno di guerra, ma che potrà servire domani alla causa della pace, a rendere meno alte le frontiere degli stati, a portare ovunque la civiltà e la fratellanza.

Basterebbe citare l'esempio della Francia che ha intensificato gli sforzi per provvedersi di una forte armata aerea, il cui Parlamento ha già votato 100 milioni da spendersi in quattro anni, soltanto per l'aviazione, ed in cui città (Parigi, Nancy, Saint-Moudé, ecc.) e comuni e privati (i fratelli Michelin hanno offerto 100 000 lire per sovvenire alle spese per il conseguimento del brevetto di pilota militare) hanno offerto somme, hanno aperto sottoscrizioni per contribuire allo sviluppo della nuova arma.

La Germania anch'essa ha stanziato somme favolose per l'aviazione (il Principe Enrico di Prussia aveva chiesto qualche tempo fa lire 37 500 000 all'Imperatore per l'aviazione) e accarezza in segreto l'ambito desiderio di poter raggiungere la rivale cominciando ad assicurarsi la produzione degli aeroplani in casa propria e dando vita alle società e scuole Rumpler, Albatros, Dorner, Harlan e L. V. G (Luft Verkehrs Gesellschaft).

Una parte degli «hangars» della Prima Scuola di Aviazione a Cameri.

L'Inghilterra pure dopo le prime esitazioni ha compreso la necessità dell'impulso poderoso dell'aviazione militare e recentemente la Camera dei Comuni ha stabilito di stanziare 7 500 000 lire per gli aeroplani.

Anche l'Austria e la Russia, la Spagna e la Grecia hanno fatto molti acquisti di aeroplani per i rispettivi eserciti e varie scuole militari ed officine di costruzione sono colà sorte. Perfino la Svizzera sta per fondare una scuola militare d'aviazione a Avenches. Insomma il risveglio è generale in quest'ora di guerra per l'aeronautica e per l'aviazione in ispecie.

E noi? noi non rimarremo indietro nella gara internazionale perchè conosciamo per esperienza l'utilità della nuova mirabile arma. L'anima del Paese col suo entusiasmo asseconderà l'opera del Governo, diretta ad accrescere la difesa del patrio suolo e ad aiutare l'iniziativa nazionale privata, che ha lavorato sinora nell'ombra e con sincera fede, per affrancare dagli stranieri, da chi non sempre dimostra affetto per i prossimi parenti.

A dare un'idea delle officine e dei campi d

aviazione d'Italia riporterò qualche fotografia e darò qualche notizia di alcuni fra i migliori.

E comincerò dalle *Officine dell'ing. Giovanni Caproni* situate a Vizzola Ticino, a qualche chilometro dagli *hangars* della Brigata Specialisti della Malpensa, a cui si dimostra di grande ausilio specialmente per le riparazioni di una certa importanza, ed alla quale continuamente fornisce eliche e parti di ricambio.

L'ing. Caproni, trentino, venne nel Regno nel 1909, invitato da un gruppo di signori di Alessandria per la costruzione di uno speciale biplano; ed io lo conobbi appunto in quell'occasione perchè ebbi l'incarico di riferire sull'apparecchio da lui studiato.

L'impressione che ebbi del giovane ed entusiasta ingegnere fu buona e pensai che la sua tenace volontà di ben fare lo avrebbe condotto certamente al successo. E non mi sbagliai perchè la passione dell'aviazione lo ha fatto uno dei migliori costruttori italiani.

Nello stesso anno egli fece delle esperienze con un *planeur* ideato e costruito insieme all'ingegnere Coanda, attualmente direttore della Casa inglese Bristol, e, poco dopo, ottenne dalla Direzione del Genio Militare di Milano la concessione di costruire un *hangar* alla Cascina Malpensa (Gallarate) di proprietà del R. Demanio. E durante tutto l'anno 1910 furono fatte delle prove ostacolate però dalla mancanza di un buon motore. Costruì tre apparecchi a tal uopo, ma non riuscì a conservarne che uno solo alla fine dell'anno, per i numerosi guasti che si verificarono durante le esperienze e principalmente per la mancanza di piloti pratici.

Decisosi nello stesso anno 1910 il trasporto delle officine del Battaglione Specialisti alla Malpensa, l'ing. Caproni dovette andarsene alla ricerca di un altro campo che trovò poco discosto, ai pilastri di Vizzola Ticino, dove ora sorgono anche le officine di costruzione.

L'aerodromo quivi è immenso, magnifico. E' situato nel centro della brughiera di Gallarate che costituisce un campo ideale per esperienze d'aviazione tanto per le condizioni climatiche — la velocità media del vento durante gli ultimi otto anni è stata di soli m. 1,97 al secondo — che per la sua estensione — misura 20 chilometri quadrati di terreno secco, perfettamente orizzontale e completamente sgombro d'alberi.

E dopo circa due anni spesi nella costruzione di biplani, l'ing. Caproni visto i grandi successi dei monoplani, si diede alla costruzione di uno di questi ultimi apparecchi, di un tipo che riunisce in sè molti dei vantaggi degli aeroplani congeneri.

Il nuovo monoplano, di tipo Blériot, possiede un carrello d'atterramento di piccola resistenza all'avanzamento ed è caratteristico per la sua eccezionale facilità di *planare.*

Le parti che sopportano lo sforzo massimo in quest'apparecchio sono il carrello d'atterramento e quella porzione di fusoliera che sorregge il motore, i recipienti d'olio e di benzina ed il pilota.

Per non rinforzar troppo la fusoliera sotto l'aviatore, l'ing. Caproni ha ideato un tipo di carrello sul quale grava direttamente tutto il peso per mezzo di sei montanti riuniti a due pattini che nel toccar terra assorbono direttamente lo sforzo e frenano contemporaneamente l'apparecchio.

L'ing. Caproni si associò in seguito all'ing. De Agostini assieme al quale rimase fino all'ottobre scorso, quando questi, in seguito alla guerra, partì per la nuova colonia italiana. Egli però non rimase privo d'aiuto e col concorso del signor M. Comitti riorganizzò con ottimi criterî tecnici l'officina — che ora dà lavoro a 35 operai e che è capace di fabbricare un apparecchio la settimana — e la scuola di pilotaggio, presentemente frequentata da molti allievi, fra cui diversi stranieri, e da varî ufficiali del nostro esercito.

Dalla scuola di pilotaggio di Vizzola Ticino sono usciti, a tutt'oggi, ben 16 piloti aviatori, alcuni dei quali si fanno grande onore. Basti citare il russo Geo Jankowsky che è arrivato secondo nella Pietroburgo-Mosca, gli ufficiali cap. Moizo, cap. Biego e ten. Quaglia che tanto si distinguono nella Libia, l'aviatore Enrico Cobioni, attuale capo-pilota della scuola, che si fece onore alle gare di Casale Monferrato e che ha battuto il 12 febbraio scorso il *record* italiano di velocità raggiungendo i 100 chilometri all'ora, e i signori Baragiola e Franzoni che primi si offersero di andare a Tripoli.

Fecero inoltre il loro tirocinio di pilota a Vizzola Ticino, dove pure conseguirono il brevetto, il cap. Moreno, capo della scuola militare della Malpensa, i signori Mosca, Maggiora — entrambi offertisi per la guerra —, Dunetz, Akachew, Conte Palma di Ceresola, Colucci, Bersonsi e lo stesso ing. De Agostini.

Ed è da notarsi che durante il tempo d'istruzione di tutti gli aviatori suddetti, non accadde

ALCUNI «HANGARS» E UN MONOPLANO BLÉRIOT DELLA S. A. D. A. A TALIEDO.

mai la più piccola disgrazia, ciò che dimostra le precauzioni che si prendono durante le esercitazioni e l'ottima costruzione e messa appunto degli apparecchi adoperati.

Come vedesi, la Scuola di pilotaggio di Vizzola Ticino non è scevra di frutti e di opere feconde e perciò auguriamole vita lunga e prospera perchè con tanto fervore ha iniziato un'opera di civile ardimento e di fecondo progresso.

Un'altra scuola che pure s'è fatto onore cercando di suscitare e diffondere l'entusiasmo e l'amore per l'aviazione in Italia, è quella che fu inaugurata il 27 aprile ultimo scorso all'Aerodromo d'Italia a Taliedo e fondata dalla *S. A. D. A.*, Società Anonima di Aviazione.

L'aerodromo di Taliedo è dotato di ventisei vastissimi *hangars* e d'impianti perfetti di segnalazioni, di forza e luce elettrica, tribune, *restaurants, buvettes*, telefoni e telegrafo. Dalla Società Anonima di Aviazione furono colà create vaste officine per la costruzione e riparazione di apparecchi e motori e magazzini di deposito per i materiali inerenti e di bisogno dell'aviazione.

Per ciò che riguarda la dotazione degli apparecchi, la *S. A. D. A.* dispone di due Farman tipo scuola e di altri due tipo da corsa. La sezione monoplani conta due Blériot, con Gnome da 50 HP tipo *raid* Parigi-Roma, un Blériot con Anzani da 35 HP, specialmente adibito per brevetti di pilota e quattro Blériot da 25 HP per le lezioni giornaliere agli allievi. Per assicurare il regolare funzionamento della scuola, vi sono poi tre motori di ricambio.

L'istruttore dei piloti Farman è il noto aviatore Deroye: pilota che all'audacia unisce la coscienza del proprio valore, il prediletto dei milanesi che nella scorsa estate se lo vedevano volare ogni sera sulla città verso il tramonto, il primo che portò il saluto della città ai dirigibili nostri nel loro viaggio dalle rispettive sedi di Campalto e di Verona al campo delle grandi manovre.

Da che la scuola cominciò a funzionare, hanno conseguito il brevetto dieci allievi, fra i quali ricorderò Giovanni Widmer, il triestino che primo volò sulla cupola del suo S. Giusto, G. Borgatti, Alberto Verona, G. Gianfelice, l'ing. A. Guidoni del Genio Navale (che ottenne il brevetto di pilota in 15 giorni sotto la guida sapiente di Deroye), A. Porro, A. De Antonis, U. Re, Morbis e recentemente l'aviatore Bertolotti.

Frequentarono inoltre le lezioni di pilotaggio varî altri allievi, fra cui l'ardita signorina Nada Osol.

Anche la Società Anonima di Aviazione, come riesce evidente, ha saputo attivamente lavorare ed affannarsi per il progresso dell'aviazione in Italia, e perciò merita incoraggiamenti ed appoggi.

Merito incontestabile è inoltre quello della *Prima Scuola Italiana di Aviazione* che sotto la direzione dell'ing. Clovis Thouvenot cominciò a funzionare a Cameri (Novara), appena dopo i primi trionfi dell'aeroplano.

Questo chiaro ingegnere francese, che tanto ha contribuito per il primo impulso dell'aviazione italiana, venne da noi nel 1908, ad accompagnare l'aviatore Delagrange nella sua indimenticabile *tournée*.

Lo ricordo ancora quando instancabile ripeteva ai curiosi, in Piazza d'Armi, il funzionamento del biplano Voisin e la spiegazione che dava della concavità delle superfici portanti; e ricordo l'entusiasmo che accese in me e lo studio che poi intrapresi — non convinto della spiegazione che ne dava, e che era quella che si dava allora da tutti — e che mi condusse alla spiegazione vera del fenomeno.

L'ing. Thouvenot aveva contribuito alla fabbricazione dei primi biplani dei fratelli Voisin, perciò, divise con essi la proprietà dei brevetti e le licenze di fabbricazione, se ne venne in Italia, entusiasmato dalle bellezze del nostro paese e dalla speranza di farvi fiorire e tenervi in onore la scienza del volo.

E l'ing. Thouvenot fu anche ideatore del motore Gnome che tanto ha contribuito allo sviluppo dell'aviazione nel mondo.

La brughiera di Cameri, ove sorge la Prima Scuola di Aviazione, è un campo pure magnifico, di circa tre milioni di metri quadrati di terreno sabbioso, piano e sempre asciutto per la facilità di filtrazione dell'acqua piovana.

I 15 *hangars* della scuola sono costruiti, contrariamente a quello che comunemente s'è fatto e si fa, in solida muratura, ossia in blocchi di cemento e sabbia che è stata ricavata dalla brughiera stessa. Anche le tegole sono di cemento fabbricate in posto con apposito macchinario.

La scuola è fornita di 6 monoplani Blériot XI, tipo traversata della Manica, di un Blériot ad ali piatte munito di un motore da 60 HP, di due biplani Voisin e di tre biplani Farman.

Cameri Aviazione, che dista tre chilometri da Cameri città e che tre anni fa era terreno brullo, oggi conta tre alberghi costruiti per i bisogni del campo, ed è collegata a Novara con regolare servizio automobilistico.

L'ing. Thouvenot è riuscito recentemente a costituire una Società per azioni di 180 000 lire di capitale e che comincerà a funzionare col primo di aprile.

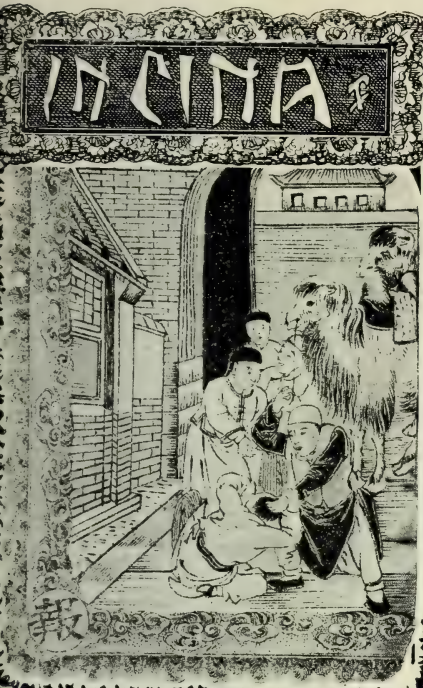
Anche la scuola e le officine di Cameri quindi potrebbero veramente prosperare per l'abilità tecnica e l'attività del dirigente se non mancherà l'appoggio del Governo.

In conclusione dunque non è che manchino le officine di costruzione ed i buoni ingegneri costruttori in Italia, sono le ordinazioni che difettano; se però il Governo non le farà mancare, prescrivendo naturalmente collaudi rigorosi e pretendendo ampie garanzie, come ho già detto, e ricorrerà agl'italiani anzichè agli stranieri — vincendo una buona volta quel meschino pregiudizio che non si riesce mai a dissimulare, che all'estero tutto si sappia e si sia capaci di fare meglio che in Italia — la patria nostra progredirà maravigliosamente e mostrerà al mondo di quali frutti è capace l'ingegno e l'attività della Terza Italia.

Ing. IGINO SARACENI.

Promuovere nuovi affiliamenti

al Touring di Meccanici, Garages, Fornitori di benzina e lubrificanti, Farmacie ed Alberghi, significa estendere l'azione del Touring e diffondere la conoscenza dell'opera e degli scopi del Sodalizio.

IN CINA

Un barbiere cinese.
(da una stampa cinese)

Una baruffa nelle vie di Pekino.
(Da una rivista pekinese).

Mercante di polvere topicida

cinesi sono la gente più abile di tutte nelle arti... Quanto alla pittura, non c'è nessun altro che contender possa con loro, sia bizantino, sia d'altra nazione ». Così il principe dei viaggiatori « arabi », Abû Abdallâh Muhâmmed Ibn atûtah, che nel 1325, lasciata la nativa Tangeri, traprendeva il «santo pellegrinaggio», e quindi, traverso a una serie continua di peregrinazioni vventurose, toccando la costa dell'Africa orienle, le isole del Golfo Persico, le rovine di Bolnar (presso la confluenza del Kama nel Volga, lla soglia del «paese delle tenebre», i cui abitanti non si sa se sieno genii o uomini», raggiunva, passando a settentrione del Caspio, i paesi Khîva e di Bukâra, il Khorassân e, per la gione del Sindh, la ricchissima Dehli. La missone affidatagli dal sultano di Dehli per l'imratore della Cina lo guidava, dopo una lunga sosta nelle Maldive, e dopo numerosi viaggi nelle grandi isole della Sonda, alla città meravigliosa che più di vent'anni dopo doveva assumere, sotto la dinastia cinese dei Ming, il nome di Pai-King, e alla quale il dominio mongolo dei Yuen, instaurato nel 1271 da Kublai, protettore dei Polo, assegnava allora il nome di « Città dei Khân »: Khân-Balik.

La relazione che Ibn Batûtah, reduce in patria dopo ventiquattro anni, dettava sui suoi viaggi fortunosi, sotto il brevissimo titolo seguente: « Dono per quelli che voglion conoscere e osservare le cose nuove e strane delle diverse regioni e le meraviglie dei viaggi », è un quadro, pieno d'interesse, d'una grande parte dell'Asia nella prima metà del trecento.

Essa integra, per quanto riguarda la Cina, i dati di Marco, anteriori di più di mezzo secolo. E certo il grande viaggiatore maghrebino, che può essere detto il più insigne campione del turismo medievale, (quando si ricordi la sua corsa alla misteriosa Timbuctù e all'alta valle del Niger), avrebbe potuto accettare il giudizio del viaggiatore veneziano sui Cinesi: « se fossero buoni uomeni d'armi, egli conquisterebbono tutto il mondo, ma egli non sono uomeni d'arme, ma sono savi mercatanti d'ogni cosa, e sono buoni e naturali filosafi ».

Tale è, in fondo, la natura del popolo cinese, così profondamente diversa da quella del vicino popolo nipponico. Come, in genere, la conoscenza più approfondita del paese e del popolo (la quale ha trovato nella poderosa opera di un geografo tedesco, Ferdinando di Richthofen, la sua espressione più notevole) ha

fatto apprezzare più altamente il «Milione», così, in ispecie, le indagini sull'intima natura del grande popolo che, verso il principio dell'êra

UNA VIA DI SHANGHAI.

volgare, divise col romano l'impero del Continente antico, hanno confermato la fondatezza di quel giudizio del Polo.

Violente sono, notoriamente, le reazioni improvvise degli uomini timidi, che sembrano voler compensare con l'energia d'un atto inaspettato la lunga compressione della loro volontà. Gagliarde, e terribili, le febbri di sangue di questo pacifico popolo industre che sembra talvolta cedere alla voluttà della strage, quasi per protestare contro il giudizio universale sulla propria natura elementare. Allora, nel luglio del 1813, gli affiliati alla «Setta della Ninfea Bianca», dànno l'assalto vittorioso a Pekino; allora divampa il moto dei Tai-ping che, verso la metà del secolo passato, fece, nello spazio di quindici anni, forse venti milioni di vittime, trascinando nell'anarchia gran parte dell'Impero finchè, attraverso alla breccia aperta dai cannoni imperiali, il 30 giugno del 1864, nelle ciclopiche mura di Nankino,

IN CEKIANG: IL «BROKEN BRIDGE» SULLO HSI-HU.
(Da *La Cina contemporanea*, ed. Treves).

l'esercito regolare precipitò, fantastica orda sitibonda, alla carneficina di centomila ribelli.

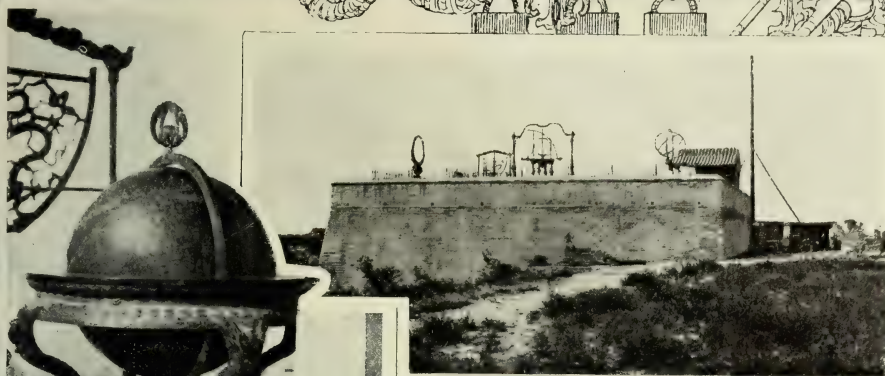
* * *

Il programma che Suen-y-sien, il poderoso «organizzatore» della recente rivoluzione, esponeva, nel gennaio del 1907, a Tokio, e che può essere riassunto nella formula: «stabilire il regime repubblicano, realizzare il regime socialista», non presenta un contrasto insanabilmente stridente con il presente assetto politico e sociale della Cina, per chi non giudichi quel paese attraverso al concetto convenzionale che se ne ha in Europa, e attraverso al modo di pensare europeo. L'aver aperto al valore individuale, per mezzo della cultura, l'accesso alle più alte cariche (sia pure attraverso a una serie quasi interminabile di prove), e l'aver stabilito che il suffragio universale è la base dell'elezione nei varî Consigli sono evidentissime prove che all'ordinamento sociale e politico della Cina presiede uno spirito democratico di cui non si ha, generalmente, nemmeno un sospetto lontano da parte di chi presume di recare un giudizio su quel popolo partendo da considerazioni superficiali sul rigido formalismo dei ricevimenti, sui titoli assunti dal Figlio del Cielo, o su particolarità di usi che sembrano costituire l'antitesi più piena, quasi deliberatamente voluta, cogli usi occidentali.

La Cina? Il paese dove il condimento dei cibi è costituito preferibilmente da olio rancido, e

IL TEMPIO DELL'AGRICOLTURA A PEKINO.
(*Fot. G. de Luigi*).

qualche volta da olio di ricino: la terra dove non solo i nidi di salangane e le pinne di pesce cane sono riguardati come cibi prelibati, m dove sono cibi abituali la zuppa di biscie d'ac qua, l'intingolo di carne dal muso schiacciat (che è stato precedentemente sottoposto a u trattamento analogo a quello usato per le och di Strasburgo), le cavallette e i bachi da set arrostiti, e dove si riguarda come delizioso rin fresco la miscela di latte, zucchero e aceto.

Il Cinese? Il popolo che si è singolarment affezionato al «pig-tail», impostogli dal con quistatore manciù, perchè ha scoperto che g può servire a un numero notevolissimo di us e segnatamente a quelli di corda e di spazzol il popolo che per dimostrare il proprio dolo si veste di bianco, per salutare si copre il cap per dimostrare la propria tenerezza bacia s naso (preferibile, su tutti gli altri, quello che singolarmente schiacciato); il popolo che viet per un mese l'accesso del tempio all'abitato di una casa dove è nato un bambino, e che l risolto la questione relativa al riposo dei ba bieri disponendo per questi un riposo eccezi nale di 101 giorno alla morte dell'Imperatore

OSSERVATORIO ASTRONOMICO DI PEKINO.

STRUMENTO ASTRONOMICO DELL'OSSERVATORIO DI PEKINO. (*Costruito da PP. Gesuiti nel secolo XVII o XVIII*).

LA GRANDE MURAGLIA DELLA CINA.
VEDUTA D'INSIEME AL PASSO DI NANKAW.

Non a torto i Cinesi si lagnano di essere conosciuti e giudicati dagli occidentali attraverso a queste particolarità esteriori che, appunto perchè sono in contrasto con le usanze d'Europa, offrono generalmente agli Europei argomento di riso e di dileggio. Essi hanno indubbiamente diritto, per la complessità e per l'originalità — unica al mondo — della loro civiltà, a ben diversa valutazione.

Fra gli occidentali qualche misogino ha modificato il proprio giudizio su di essi apprendendo che la base della loro concezione dell'universo è data da due principii, e cioè dal *yang*, o principio maschile, simbolo del cielo, della luce e della vita, e dal *yin*, o principio femminile, simbolo della terra, delle tenebre e della morte. Così più d'un marito della civilissima Europa ha dovuto confessare, quanto alla legislazione che regola la società coniugale, la superiorità della Cina, dove figurano fra i sette motivi di divorzio la gelosia e la loquacità eccessiva. E più d'una donna europea, a cui sorrise il fuggitivo miraggio della gloria letteraria, ha potuto meditare amaramente la sentenza del libro: « Il maestro delle donne », di Lut-shau: « Le più importanti mansioni della donna sono l'allevamento dei bachi da seta, il tessere stoffe, far la cucina, tener bene la casa, e preparare gli oggetti da sacrificare agli dei. Dopo, essa potrà darsi allo studio e alla letteratura ».

Si può, a tutta prima, sorridere della disposizione draconiana che sospende per cinque anni tutti gli esami nelle città in cui durante la rivolta dei «boxer» fu versato sangue di bianchi; ma non si deve dimenticare che una siffatta disposizione rappresenta l'arresto della carriera per un numero notevolissimo di persone, poichè la base di ogni avanzamento è, come tutti sanno, quel procedimento

La Cina in cammino.

discretamente odioso, ma indubbiamente democratico, che ha nome esame.

* * *

« Il popolo ha il diritto di spodestare un sovrano che non compie il suo dovere verso la nazione ». Queste parole che si direbbero scritte per la prima volta in Europa, o negli Stati Uniti, alla vigilia della rivoluzione francese, sono state dettate nel secolo XII in Cina, dal filosofo Ciu-hi, nel suo « Commento al Tahi ».

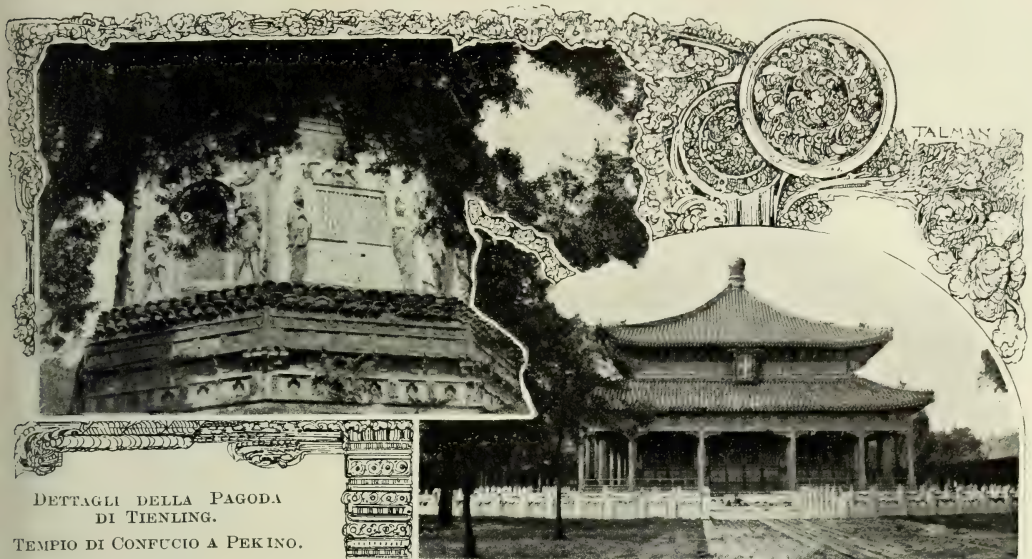
Quanto più approfondiamo la conoscenza del paese e del popolo, tanto più cresce in noi,

Condannati alla canga.
(Da *La Cina contemp.*, ed. Treves, 1912).

colla meraviglia, la stima per la gigantesca opera di civiltà compiuta dai Cinesi, con elementi esclusivamente proprî. La stima assume le forme di una vera e propria simpatia quando la conoscenza della lingua e della letteratura, avvivata dalla visita dei luoghi, permette una valutazione diretta, solidamente fondata, della complessa vita cinese, in cui la superficiale considerazione non sa ravvisare se non antinomie stridenti, che paiono insanabili.

E un vero e proprio senso di simpatia per il grande popolo del « Regno fiorito », dilaniato dalle discordie intestine, minacciato dall'avido e prepotente straniero, a tutte le frontiere, traspare dalle pagine che un italiano, studioso di quella lingua e di quella letteratura, ha dedicato recentemente al problema formidabile delle competizioni economiche internazionali in Cina. Il quadro che ci offre Giuseppe De' Luigi nella sua « Cina contemporanea », edita dal Treves, è vivo, anche perchè è stato vissuto: l'autore, delegato della Missione italiana, ha visto, e studiato direttamente, uomini e cose. E se la penetrazione giapponese (alla fine del 1906 si contavano 14 800 studenti cinesi nel Giappone) e la lenta infiltrazione americana (gli Stati Uniti inviarono la loro prima nave a Canton nel 1784, 58 anni prima che il trattato di Nankino aprisse al commercio internazionale, oltre a quello di Canton, i porti di A-moy, Fu-ciau, Ning-Po e Shang-hai), sembrano essere stati oggetto per lui di studio particolare, il De' Luigi non ha trascurato di indagare le cause interne della profonda crisi cinese. Ed egli le rintraccia essenzialmente nell'influenza deleteria che il confucismo ha esercitato, da secoli, sulla psiche cinese, a cui esso ha fatto subire una deformazione analoga a quella che una barbara usanza ha fatto e fa tuttora subire al piede delle donne cinesi. Severo il giudizio sulla triste nostra avventura di San-Mun: la scelta cadde su questa baia il 4 marzo 1899, forse perchè essa fu esclusa dalla proposta del comandante Incoronato. Non meno grave il ri-

Una fanciulla cinese.

lievo, anche se non sono gravi le parole, intorno allo stato della Concessione italiana di Tien-tsin: 17 000 abitanti, in 5440 vani, di cui 4605 in fango. La nostra concessione, occupata il 21 gennaio 1901, si stende per 900 metri lungo il Pei-ho: essa è la più piccola delle concessioni straniere (la più vasta è la giapponese, grande otto volte la nostra, che conta 459 000 metri quadrati: seguono l'inglese, la russa, la tedesca, la francese, la belga, l'austriaca). A guardia della nostra concessione: 8 carabinieri e 1 maresciallo, 40 shimpù e 16 Kanfù. Non un edificio che ricordi ai Cinesi che in Italia si sa costruire una casa.

DETTAGLI DELLA PAGODA DI TIENLING.

TEMPIO DI CONFUCIO A PEKINO.

GIARDINO PRESSO SU-CIAN, SULLA LINEA SHANGHAI-PEKINO («BEAUTIFUL-SOOCHOW»), LA CITTÀ DELLE BELLE DONNE.

CAMPAGNA CINESE (LIUPA VICINO A SHANGHAI.

* * *

Lieve conforto il pensiero che, fino al principio del secolo XVIII, quando i missionari francesi attendono, con rigorose osservazioni astronomiche, a offrire al D'Anville le basi per la sua carta della Cina, nessun'altra nazione ha contribuito come l'italiana a far conoscere all'Europa il mondo cinese. Chè, se nell'ultimo quarto del secolo XIII Marco Polo squarcia, per così dire, d'un rapido gesto il velario che ancora cela il vastissimo paese misterioso, e pochi decennî dopo il francescano Oderico, di cui si mostra tuttora la casa in Villanova di Pordenone,

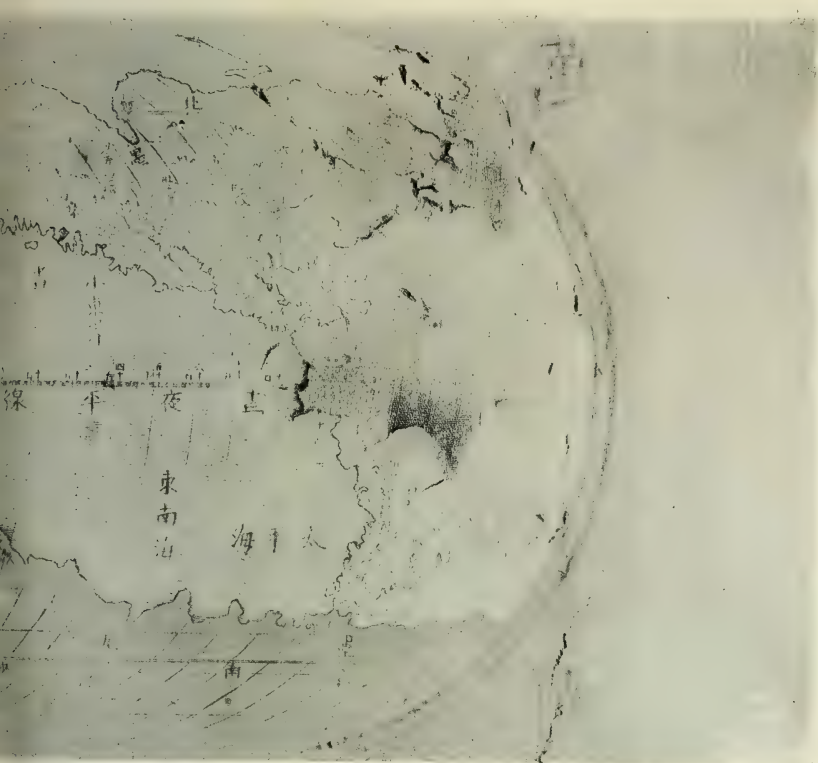
compie, quanto lo permettono i tempi, l'opera del veneziano, nel 1582 Matteo Ricci inizia la sua opera gigantesca, alla quale sembrano inadeguate le più ampie lodi dei sinologi e dei geografi.

Solo la conoscenza sicura e profonda della grande civiltà dell' ultimo levante poteva permettere la strada, in quei paesi, all' idea cristiana. Ad aprire questa strada — meta suprema di Saverio Francesco — dedicò più d'un quarto di secolo della sua attività prodigiosa e della sua dottrina vastissima l' insigne gesuita, di cui la nativa Macerata ha ricordato nobilmente, nel settembre del 1910, il terzo centenario della morte. Ed è veramente cosa degna del buon nome italiano che i « Commentarî » del Ricci, fino a ieri noti soltanto nella riduzione latina del Trigault, vedano ora la luce nella loro redazione originaria. Merito precipuo di Matteo: l'aver fatto conoscere ad un tempo la Cina agli occidentali e la civiltà occidentale ai dotti cinesi, con molti dei quali visse in lunga consuetudine d'amicizia, favorita anche dalla stima grandissima di cui godeva a Corte, e che lo sollevava all'onore di Vicerè. A lui si deve la prima versione cinese dei primi sei libri d'Euclide; a lui il calcolo della latitudine delle principali città della Cina orientale, che egli corse sulle strade di posta che uniscono Canton a Pekino; a lui tutta una serie di carte geografiche importanti, fra le quali, secondo ogni probabilità, il pregevolissimo planisfero che, per consenso cortese di Monsignor Achille Ratti, Prefetto dell'Ambrosiana, vede ora per la prima volta la luce nella nostra *Rivista*.

Il planisfero cinese di Matteo Ricci (v. la fine del sec. XVI

Degni continuatori del gesuita marchigiano: Martino Martini, di Trento, che, a mezzo il sec. XVII compone, valendosi essenzialmente di carte cinesi, il suo celebre atlante della Cina (*Atlas Sinensis*); il siciliano Prospero Intorcetta che nel 1662 stampa, in Cina, la prima parte del Lun-ju (Dialoghi di Confucio coi suoi discepoli).

Sul Gran Canale. (Da *La Cina cont.*, ed Treves).

* * *

Nell'Osservatorio astronomico di Pekino si con-

arrestò, nel 1715, la propaganda gesuitica, la causa principale dell'esiguo numero di proseliti che il Cristianesimo conta presentemente in Cina: settecentomila; nella grandissima maggioranza cattolici. Questa cifra ci appare tanto più esigua se noi la confrontiamo con quella che rappresenta il numero dei seguaci dell'islâm: trenta milioni; diffusi particolarmente nel Yunnan, nel Kan-su, e nello Shen-si. E non è senza interesse il notare che i moti più gravi, con spiccate tendenze xenofobe, furono in Cina, come in India, quelli a cui partecipò

. L'ORIGINALE SI CONSERVA NELL'AMBROSIANA (CM. 49 × 23) (1).

ervano tuttora strumenti dovuti a quegli tessi missionari gesuiti, in gran parte italiani, quali non esitarono a permettere ai loro neoiti pratiche destinate a provocare le più fiere roteste dell'intransigenza domenicana e, da ltimo, la condanna papale. Permettendo l'oferta di fiori e di frutta agli antenati, i Gesuiti acevano, forse, una concessione ai seguaci di Confucio; ma essi potevano giustificarsi affermando che olo gradatamente, anche con concessioni formali non contrastanti allo pirito del attolicismo, i potevano conquistare i eguaci del filosofo che lettò il « Libro del giusto nezzo ». E orse sono nel ero coloro he ravvisato nella bolla li Clemene XI, la quale

CARABINIERI E L'INTERPRETE DELLA CONCESSIONE ITALIANA DI TIEN-TSIN.

(1) E' il primo planisfero cinese dovuto ad un occidentale. L'autore, dotto anche in cosmografia e pratico di procedimenti cartografici, si propose evidentemente di diffondere in Cina, alla fine del cinquecento o al principio del seicento, le conoscenze geografiche europee del suo tempo. Tutto porta a credere che il planisfero (in proiezione omalografica, come il consueto « typus orbis » degli atlanti europei alla fine del secolo XVI) sia opera del Ricci, che dovette fornire a Ludovico Giorgio Settala, milanese, forse con qualche altra carta, gli elementi per la sua « Chinae descriptio »: la prima carta della Cina che sia stata stampata in Europa, sulla base di dati cinesi. Fu riprodotta, con la data del 1854, nell'edizione dell'atlante di Ortelio del 1592, e nell'atlante mercatoriano del 1607. — Sul prezioso cimelio ambrosiano (guasto, pur troppo, nella parte NE dell'America settentrionale e nella parte N e NE dell'America meridionale), in cui il contorno delle terre e le principali diciture sono in rosso, riferì, al Congresso Geografico Internazionale di Ginevra, nel 1908, Giuseppe e Luigi.

Carta dello Hsi-Hu (Lago d'occidente) presso Hang-Ciu
all'orlo: Hsi (ovest), in alto; Tung (est), in basso; Nan (sud), a sinistra; Pei (nord), a destra.

argamente l'elemento musulmano. Non però i «musulmani azzurri», poichè con questo nome si indicano in Cina, dal colore del berretto e delle scarpe dei rabbini, gli Ebrei.

* * *

Come il buddismo penetrato nel paese circa 200 anni av. Cristo, non può esser giudicato dalle pratiche esteriori dei seguaci di Fo, così le altre due religioni ufficiali meritano di essere valutate essenzialmente nel loro contenuto ideale, nel loro valore morale,

In Cekiang: l'Hangchowhore (la marea, dalla passeggiata di Hang-ciu).
(Da *La Cina contemp.* ed. Treves).

indipendentemente dagli elementi che ne hann deformato, e quasi distrutta l'idea originaria

«La ma teria e i mondo vi sibile non sono ch manife stazion d'un prin cipio su blime, e terno, in concepi bile».

Chi co nosca l pratich present dei Tao sse (do tori dell ragione esiterà ravvisar in ques parol che poss no richi mare pensie la defi zione del *logos* di Platone, la formola fond mentale della dottrina del Tao (*la via d*

SHANGHAI KIVANGPU.

salute) di Lao-tze, nato sei secoli prima di Cristo. Così, solo chi non ignora che il confucismo è, alle sue origini, un panteismo filosofico, e che esso è, anche ora, una religione senza immagini e senza clero (il culto dei genii della terra, degli astri, dei monti e dei fiumi, e lo stesso culto per le anime dei parenti è puramente civile), non si meraviglia leggendo questa confessione di Confucio, che si vuole nato verso la metà del sesto secolo av. Cristo: « Come pretenderei di sapere qualcosa del cielo se è così difficile il formarci un'idea esatta di quanto avviene sulla terra? ».

TALMAN

SAN-PAN (GIUNCHE) — SUI CANALI VICINO A SHANGHAI.

* * *

Solo la conoscenza profonda della vita e della letteratura cinese può permettere giudizî fondati sull'intima natura di quel popolo dal cui avvenire dipende tanta parte delle sorti d'Europa.

Un paese grande quasi 14 volte l'Italia (Ermanno Wagner gli assegna 3 970 100 chilometri quadrati), con una popolazione che non è ora, probabilmente, inferiore a quella di 430 milioni calcolata nel 1875 dal Richthofen. Un paese le cui regioni estreme di settentrione e di mezzogiorno offrono, in gennaio, temperature medie paragonabili a quelle della Russia europea settentrionale e delle Canarie. Esso è destinato, forse, a meravigliare nel nostro secolo il mondo per la ricchezza dei suoi giacimenti minerarii come già, fin dal tempo di Roma imperiale, per il prodotto che gli meritò il nome di « Serica », molti secoli prima che la dominazione dell'orda mongola dei Kitân desse alla sua parte settentrionale il nome di Kitai, o Kathai.

Nella Cina settentrionale la « terra gialla », il löss: sterminata estensione di detriti minutissimi di argilla e calcare che la millenaria azione eolica ha sottratto alle montagne dell'interno, e accumulato in strati di centinaia e centinaia di metri, ai quali l'erosione acquea ha dato una singolare ricchezza di forme, e dove gli industri figli di Han hanno scavato i loro alveari di troglodití, e aperte le loro strade, modificate continuamente, e spesso cancellate, dagli uragani. E, attraverso alla terra gialla, l'impetuosa fiumana errabonda, la cui foce si è spostata in tempi storici per più di 800 chilometri: l'indomabile Huang-ho che nel 1887 allagava due milioni di ettari annegando quasi due milioni e mezzo di vittime umane.

A mezzogiorno la grande arteria fluviale, che già Marco vide tutta bianca di vele nel suo corso navigabile: lo Yang-tse, per cui appare assai impropria la denominazione di « azzurro », e assai proprio il nome assegnatogli dalla gratitudine dei Cinesi. Le navi di grande portata lo risalgono da Han-ciu (l'antica Quin-sai, o Kin-se: « la capitale ») fino a I-ciang, per circa 1500 chilometri: poi, con un viaggio di circa 750 chilometri, arriva fino a Ciun-king, affrontando pericolose rapide e minaci arcipelaghi di scogli, solo qualche agile vela.

La sorte toccata al « Suiksiang » della marina tedesca sfasciatosi contro le rocce di Tung-ling, 65 chilometri a monte di I-ciang, e quella toccata al « Woodlark » nelle rapide di Niuko incitano l'inglese Little a guidare il suo « Piooner » fino a Ciun-King, dove giunge così, nel 1901, il primo piroscafo. Ed ecco un ufficiale della marina francese, l'Hourst, uso a vincere le rapide del Niger, ripetere felicemente, colla sua « Olry », la pericolosissima prova (1).

(1) Una difficoltà gravissima per la navigazione del corso inferiore di alcuni fiumi (quale lo Tsien tank, a 60 miglia a sud della foce del Yang-tse) costituita dall'onda di marea ascendente che può formare in 10 minuti un vero e proprio muro di acqua (*bore*, in inglese; *mascaret*, in francese) alto 3 metri, con una velocità di 11 miglia marine (chilometri 20,4) all'ora.

* * *

Un decreto imperiale del 1877 esilia a Formosa le rotaie del primo tronco ferroviario, di 20 chilometri, fra Shang-hai e Yu-sung: quattro anni dopo la « Chinese Engineering and Mining Company » deve dichiarare formalmente di rinunciare « all'uso del vapore », sulla linea che congiunge Tien-tsin ai giacimenti carboniferi di Kai-ping. Più tardi ogni cosa si appiana: Li-hun-ciang è il principale azionista della Compagnia di Kai-ping.

Ed ora Pekino, a cui il censimento del 1907 ha assegnato 800 000 abitanti, è unita verso sud a Han-ku o Han-kau, sulla sinistra del Yang-tse; verso sud-est a Tien-tsin e alla costa meridionale della penisola di Shan-tung: verso nord-ovest, col tronco di Kalgan, costruito esclusivamente da Cinesi, è ormai unita a Urga, e quindi a Kiatka, ossia alla Transiberiana. Da Shang-hai si raggiunge in sette ore Nankino: il viaggio per il fiume ne richiede 28.

Fra non molti anni si potrà attraversare la Cina da sud a nord in quattro giorni; e forse non è molto lontano il tempo in cui si andrà da Londra a Shang-hai in quindici giorni.

Diversamente da quanto si riteneva verso la fine del secolo passato, la rete ferroviaria non avrà in Cina uno sviluppo notevole; essa si limiterà essenzialmente alle grandi linee destinate a congiungere i centri principalissimi, e ad allacciare le comunicazioni coi fiumi e coi canali.

Quando gli Han, nel secondo secolo av. Cristo, imprendevano la costruzione del gran Canale, detto dai Cinesi Yun-ho o « Fiume dei trasporti », che, prolungato quindi verso mezzogiorno e poi verso settentrione, finì coll'unire, con una magnifica linea fluviale di 2700 chilometri, Canton a Pekino, davano principio a una grande opera di civiltà, degna di richiamare la nostra attenzione non meno della Grande Muraglia che, iniziata più d'un secolo prima, si stendeva già per circa 1700 chilometri lungo la frontiera di Mongolia negli ultimi anni di Roma repubblicana. Il Gran Canale consta, come è noto, di tutta una serie di fiumi rettificati: numerose le chiuse, il cui passaggio nella notte è concesso ai soli mandarini dei primi ordini. Il solo tratto Hang ciu-Tung ciu (presso Pekino), dove la larghezza varia fra i 50 e i 60 metri, è di 700 chilometri: dato il numero grandissimo delle imbarcazioni, che si seguono senza interruzione anche per 20 chilometri, e la lentezza delle operazioni, il viaggio di andata e ritorno dura normalmente 14 mesi. Nè mancano le occasioni di ricorrere, nella sua sezione più settentrionale, alle slitte a vela, la cui manovra è notoriamente difficile: nel 1893 il gelo durò tre settimane.

Bellissime, come è noto, le strade imperiali, che hanno uno sviluppo complessivo di 11 000 chilometri: larghe da 20 a 25 metri, con suolo artificiale, spesso di granito; arborate. Alla distanza di 10 li (1 li = m. 552) una torre per le segnalazioni delle distanze e delle direzioni; a quella di 62 « li » una stazione di posta.

Nella Cina settentrionale, sedie gestatorie sorrette da due muli; nella meridionale la tipica « rikhsa », a due ruote, trascinata dall'uomo, velocemente; e la carretta a una sola ruota, munita di vele, sui sentieri delle provincie centrali.

* * *

La costruzione delle strade ferrate, come quella dei canali, trova talvolta ostacoli gravissimi nella superstizione. Qualche carta geografica segna, fra le altre particolarità, i luoghi nel cui sottosuolo dimorano dragoni, che la prudenza consiglia di non disturbare.

Le carte geografiche cinesi? La nostra riproduzione dello Hsi-hu (lago d'occidente), nelle cui acque cercarono riposo frotte di suicidi, al tempo in cui, per il moto dei « Grandi Pacificatori » (i Tai-ping) cadeva a Han-kau più di mezzo milione di vittime, richiama al pensiero le tipiche diciture delle nostre carte nautiche medievali. Notevole, anche, l'orientamento. Nelle carte greche in alto sta il nord; nei mappamondi cristiani medievali l'est; nelle carte arabiche il sud; nelle Cinesi l'ovest. Così, la serie è completa.

Se appartiene al dominio della leggenda quanto si racconta intorno ai nove grandi vasi di rame che figuravano le nove provincie del regno del mitico Yu, e se troppo vaghi sono i cenni sulle carte fatte costruire dai Ceu nel XII secolo av. Cristo, è ormai assodato che la Cina possedeva nel suo Ci-fang-shi, nel secondo secolo dopo Cristo, sotto gli Han, un vero e proprio ufficio topografico.

* * *

Quale l'avvenire del paese che già al tempo degli Ottoni usava la stampa in legno?

Fu un utopista Cian-ci-tung, vicerè del Liang-hu, costruttore della Pekino-Hankau, il quale presumeva che la Cina potesse rinnovarsi con forze proprie, e si opponeva strenuamente alle tendenze di Yuan-shi-kai, che il 10 marzo ha prestato giuramento quale Presidente della novissima repubblica? Troppo oscuri gli avvenimenti politici dal giorno in cui, nel settembre del 1898, l'Imperatrice Madre impose la propria volontà a Kwang-su, perchè sia possibile un pronostico. E forse è una verità profonda nelle parole di Alberto Maybon, che ha fatto recentemente oggetto di studio la vita segreta della corte cinese: « I Figli del Cielo succedono ai Figli del Cielo, e la loro sovrana potenza si eterna, come la vita del mondo planetario di cui essa è un riflesso ».

PAOLO REVELLI

PROSSIMO AD ESAURIRSI.

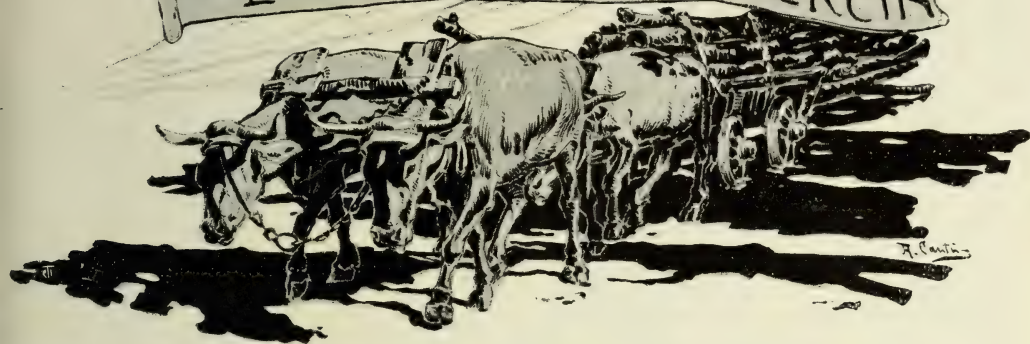
I° Annuario di Turismo e Sports Invernali

Volume tascabile di circa 250 pagine con moltissime illustrazioni, rilegato in tela con copertina tricromia del pittore Malerba .. .. ..

24 bellissime tavole colorate fuori testo.

PUBBLICAZIONE UTILISSIMA a tutti coloro che si occupano o comunque si interessano di sports invernali (sKi, slitta, bobsleigh, skeleton, pattinaggio), alle Società sportive (Ski Club, Società di Pattinaggio, ecc.), ai loro soci, agli alberghi di montagna, alle Società di incremento locale, agli industriali e commercianti, ecc.

Prezzo di propaganda: alla sede del T. C. I., Milano - L. 2— (L. 2,25 franco di porto)

" LA STORIA D'UNA QUERCIA

. . . UN CARRO LUNGO LUNGO TIRATO DA QUATTRO BUOI . . .

C'era una volta una quercia, sul margine di una strada, nel nostro bel Cadore. La strada va da Auronzo al laghetto di Misurina, e traversa un grande bosco antico, che si chiama bosco di San Marco, perchè per secoli e secoli appartenne alla Repubblica di Venezia, e le fornì legname per gli edifizî, alberi per le navi.

La nostra quercia era nata in una radura di quel bosco, e viveva contenta al sole e al vento, sul fianco della sua cara montagna, il Corno del Doge, che ha proprio la forma del berretto usato un tempo dal Doge di Venezia nelle cerimonie. La quercia conosceva tutte le altre montagne lì attorno come fossero sue parenti: dietro aveva il Sorapiss e la Cima Sorelle, dorati al mattino dai primi raggi; di contro, il Monte Cristallo, bianco e luccicante, e ad oriente le Marmarole, che Tiziano Vecellio voleva dipingere nei suoi quadri.

Dal fondo della valle, le giungeva la voce dell'Ansiei, il piccolo fiume che spumeggia tra i sassi, e corre corre... — Dove va? — si domandava la quercia: — Chi sa come si diverte a correre così! Non ha radici, lui, che lo tengano fermo: chi sa fin dove arriva? Forse in capo al mondo... Come dev'essere grande il mondo!

Ma gli uccellini, che facevano il nido tra i suoi rami, le dicevano: — Non credere, non credere: non è poi tanto grande. Si dà un volo, e poi un altro, e si ritrova il nido.

C'era un picchio, verde e giallino, che, con la scusa di volerle bene, le batteva col becco sul tronco certi colpetti secchi:

Quercia quercia rovere,
se questa non è rovere,
tre volte voglio battere:
un, due, tre!

(Sono quindici colpi? Contali un po'. Quindici giusti? Allora, tiriamo avanti).

Il nome della quercia, dunque, a domandarlo ad un professore di quelli con gli occhiali d'oro, sarebbe stato un bel nome latino: *Quercus robur.* Ma lassù tutti i suoi amici la chiamavano rovere, per far più presto. Aveva tanti amici! Tutti gli abeti e i larici della foresta, e poi il musco soffice, ai suoi piedi, e i ciclami dal dolce profumo; e poi la Bettina, che veniva a parare le pecore e sedeva tra le sue radici, posando le spalle al tronco, come in una poltrona, e lavorava a quella calza turchina, lunga lunga, che non finiva mai.

La Bettina era una bella ragazzina, con un viso tondo e rosso come una mela. Portava un vestito di rigatino scuro a pieghe fitte, con un bustino da cui uscivano le maniche bianche della camicia; al collo, un fazzoletto nero, con un giro di rose rosse e di palme verdi, e in capo, sopra le treccine brune strettamente appuntate, il piccolo cappello tradizionale, di feltro, col mazzetto di fiori finti, che tutte le donne d'Auronzo portano, da Villagrande alla miniera.

Alla sua stagione, quando le ghiande cadevano sul prato e sgusciavano dal cappelletto che parevan vive, la Bettina conduceva lì anche due maialini neri, col codino a cavatappi; e i maialini mangiavano le ghiande fresche, e la Bettina infilava nel dito un cappelletto come fosse un ditale; e la vecchia quercia era contenta. Si stava così bene lassù, al sole e al vento!

Ma un giorno il destino della quercia fu segnato, — con un segno rosso, sul tronco.

Passò di là l'Ispettore forestale con Checco, il guardiano, che portava un pentolo di colore e un pennello.

— Anche la rovere? — domandò Checco.

— Anche la rovere.

E Checco fece il segno.

Poveretta! Vennero gli spaccalegna con l'ascia... Al primo colpo, la Bettina si turò gli orecchi, e scappò verso la sua *casera.*

La vetta oscillò, il tronco ebbe un fremito, traballò.... Gli uomini si ritirarono in fretta, e la quercia cadde. Si udì il rimbombo per tutta la valle.

Così, distesa a terra, pareva anche più grande; e fu spogliata di tutte le rame, cui era appeso ancora qua e là qualche povero nido; e le furono spianati i nodi... Ah, che male! Poi, rimase lì nuda e quasi vergognosa, sin che passò un carro lungo lungo, tirato da quattro buoi, e fu caricata insieme con altre, e portata giù, per un tratto di strada.

Ad ogni sobbalzo del carro, i poveri tronchi feriti erano sbattuti l'un contro l'altro; ma anzi che picchiarsi o incolparsi a vicenda, si baciavano ogni volta, confortandosi: quando s'è

compagni di sventura, è meglio così. E così, quando arrivarono alla puleggia, eran tutti d'amore e d'accordo come fratelli carnali.

La puleggia, in vece, — una specie di grande rocchetto piantato su una sporgenza della roccia, a picco sopra il fiume, — pareva di pessimo umore. C'era accavalcata una grossa fune metallica, che arrivava sino al basso, per guidare il legname a valle. Ma tra puleggia e fune non facevano che bisticciarsi e brontolare, con un cigolìo, con uno stridore, da allegare i denti. Intanto, il fascio dei tronchi fu assicurato con un'altra fune, che scorreva ad anello sulla prima; e poi... giù! Mamma mia, che capogiro!

La nostra povera quercia arrivò abbasso, che non sapeva più in che mondo si fosse.

— Il mondo è piccolo, — avevan detto gli uccelli: — si fa un giro, e ci si ritrova.

Ma li ritroverebbe mai più, i suoi piccoli amici del bosco?

Ad uno ad uno, i tronchi furon lanciati nel fiume, e l'acqua li afferrò, li stordì, li trascinò, chiacchierando, spumeggiando: pareva ridesse a vederli così goffi, così duri...

Il mondo è piccolo... Ma che viaggio lungo fu quello!

Le *taglie* di legname correvano giù un tratto, dove l'acqua era sgombra; poi, s'incontravano, s'incrociavano, si urtavano, rimanevano ferme sulla ghiaia o impigliate tra gli sterpi. Ogni tanto, un uomo scendeva a gran salti sul greto, e con un lungo raffio, tirando, strappando, spingendo, le raddrizzava, le districava, le affidava di nuovo alla corrente.

Allora, i piccoli paesi sulle rive passavano rapidamente; passavano le casine sparse sul declivio, le case grige con le finestre fiorite di rossi geranii e di garofani, e i campanili aguzzi, e le macchie oscure delle pinete, e le bianche frane delle montagne morte, delle montagne che gli uomini ingordi o stupidi hanno spogliato della loro viva difesa d'alberi.

Poi, un nuovo arresto; una nuova liberazione, e via di corsa.

L'Ansiei ha tanta fretta: dove corre il piccolo fiume sonante, che par voglia arrivare in capo al mondo? Corre corre, e poi da sè non sa far niente, e va a gettarsi in un altro fiume più grande, il Piave. E i tronchi precipitano anch'essi nel Piave, a salti, a sbalzi, scivolando lesti lesti, fermandosi di botto, raggruppandosi, riprendendo la pazza corsa...

Ora, l'acqua ha ben altro impeto. Scorre prima incassata tra le rive alte e scoscese, sin sotto Lozzo, sotto Domegge, sotto Perarolo. Che confusione a Perarolo!

— Fortuna che verso la cima son più sottile! — dice la quercia: — Se no, non saprei più dove ho la testa e dove ho il piede, tante giravolte m'han fatto fare!

Un larice seguita a girare e rigirare su sè stesso, come ballasse il valzer; e siccome è lungo e forte, chi le busca peggio per lui!

— Férmati! Basta! O che ti ha punto la tarantola?

— Bada che suderai, e ti buscherai un'infreddatura!

Qualcuno si arrabbia, ma i più prendon la cosa in ischerzo: tronchi massicci, che a terra ci vorrebbero gli argani per ismuoverli, là a toccarli appena fanno una piruetta addirittura, leggeri e svelti come ballerini di cartello.

Gli è che a Perarolo càpita giù nel Piave anche l'acqua del Boite. Uno steccato grida alle *taglie*: — Ferme, ferme! — Ma sì! Dove le due correnti fan mulinello, per forza bisogna che ballino.

Più avanti, dopo Longarone, un altro ballo ed altri incontri. Sono i tronchi che scendono col Maè dalla Valle Zoldana: — Nel legno dei nostri vecchi, — raccontano, e si vede che se ne tengono, — nel legno dei nostri vecchi, Andrea Brustolon scolpiva le statue per gli altari, o intagliava i seggioloni per il palazzo ducale.

A Belluno s'incomincia a vedere la ferrovia, e i tronchi che galleggiano sul Piave, guardan su: — Dev'esser comodo, però, viaggiare all'asciutto come i signori! — sospira qualcuno.

— Costerebbe troppo! Rincarerebbero persino gli stecchini!

— Costerebbe un occhio sin la spatola d'Arlecchino!

— I nostri vecchi son sempre venuti a Venezia per acqua, — dicono i larici del bosco di San Marco.

— Anche i nostri, — dicono gli Zoldani, — e al tempo di Andrea Brustolon....

— Di chi? — domanda un faggio, ch'era andato col capo sott'acqua e non aveva udito il nome.

— Brustolon! Quelli di Zoldo l'hanno sempre in bocca, il loro famoso scultore Brustolon!

— Din don, din don! — rispondono canzonando gli abeti venuti dall'Agordino con le acque del Cordevole: — La chiesa di Agordo ha due campanili; due, non uno!

Din don, campanon!
Quatro vechie sul balcon:
Una che fila, una che taja,
Una che fa capei de paja,
Una che fa cortei d'arzento
Per tajar la testa al vento....

— Siete famosi, voi del Cordevole, per canzonare! Ma aspettate che venga l'acqua del Cismon con i vecchi noci di Feltre: quelli sì, san tutte le ninnananne che le balie cantano ai bambini!

A forza di aiuti, il Piave s'è fatto ricco e largo, e si viaggia molto meglio: si fila, lisci e compatti, senza più pericoli d'inghiaiarsi o di cozzare. Le rive sono ancora alte, ma a poco a poco degradano, il terreno si spiana... Non più cime nevose, ma colline e poggetti appena ondulati, e poi rasa campagna, e poi paludi e paludi, e canneti... Finalmente, siamo alle Porte Grandi, allo sbocco del Piave nella Laguna di Venezia.

Una mattina, i tronchi si raccolgono sulla quieta distesa argentea della Laguna. Che pace, dopo il lungo tramestìo! Si riuniscono, formando una zattera, e sopra la zattera gli uomini fanno una specie di capannetta con assi e stuoie.

Dove si va?

A Venezia.

Quanto ci vorrà ancora?

Eh, forse un pezzetto. L'acqua non corre più come quella del fiume: pare ferma; è liscia come uno specchio e riflette il cielo chiaro.

Gli uomini puntano i remi, e la zattera si muove lentamente. Che silenzio! A poco a poco, una terra si profila distinta: è l'isoletta di Torcello, con l'antica torre, e la chiesa dalle imposte di macigno; e poi Burano, dove una fanciulla, per imitare il traforo di un'alga, trovò il secreto dei preziosi merletti.

E quei cipressi, che si specchiano nell'acqua?

Un eremo: l'isola di San Francesco del Deserto, dove il Santo Poverello di Assisi riposò forse tornando di Sorìa. Poi Murano, maestra al mondo nell'arte del vetro... (Quanti sacchi e sacchi e sacchi di perline da infilare, marghe-

ritine di tutti i più bei colori!) Ed ecco l'isoletta dei morti, San Michele, e la rossa linea di Venezia.

Sbalordito, imbevuto d'acqua sino al midollo così da sentirsi molle e sfibrato, il tronco può finalmente riposare in un *terreno*, in un deposito di legname, con cento e cento compagni.

***

— Metteva conto davvero di lasciare la mia montagna e di far un viaggio disastroso, per venirmi poi a seppellire sotto a questa tettoia, in catasta con tanti altri così somiglianti, anzi tali e quali precisi identici, che non so più se sono io o se sono mio fratello!

Un bel giorno, però, il tronco di quercia fu comprato. Due operai vennero a prenderlo, per farne... indovina! Un palo di traghetto.

Che vuol dire?

Aspetta, e vedrai.

— Addio, addio! Chi sa se ci rivedremo! — disse ai compagni.

— Il mondo è piccolo, e chi non muor si rivede, — risposero quelli.

Fu messo in una barca, e la barca percorse il Canal Grande, tra due file di palazzi magnifici, tutti ricami e trafori di marmo, e maestose gradinate le quali scendono sino all'acqua verde e liscia. Par l'essere in una città di fate e d'incanti...

Al nostro amico tronco, però, poco importava dei palazzi e dei marmi candidi o anneriti dagli anni: badava a guardare i pali, piantati nell'acqua davanti ai palazzi, per legarvi le gondole o per metterle a riparo; e i pali, naturalmente, gli parevano il più bello di tutto. Ce n'era di verniciati di rosso, di azzurro, di bruno, a strisce, a spire, a fiamme, con lo stemma della famiglia o col leone di San Marco in rilievo; e alcuni avevano in cima un pomo dorato, altri un corno ducale.

— Dipingeranno anche me di rosso o di azzurro? Che bellezza!

— Guarda i colori chi non sa i dolori, — disse uno degli uomini, che vogava la barca; parlava del colore del proprio viso. Il discorso però, sarebbe calzato egualmente se il tronco l'avesse capito.

— Chi sa se metteranno anche a me un berretto da doge, come quello della mia montagna! — sospirava.

Ma il suo destino era più modesto.

Il traghetto è il posto dove stanno le gondole di tutti; non quelle dei signori, ma le gondole da nolo, che per un soldino *tragittano* da una riva all'altra i cittadini, dove non c'è ponte per passare. Il tronco di quercia non aveva dunque da servire i discendenti degli antichi Dogi, ma da sostenere un pontile di traghetto, dando il cambio ad un palo imporrito.

Davanti al pontile era costruito un cassero; dal cassero l'acqua era stata vuotata con la pompa, e per un tratto il fondo del canale rimaneva scoperto: fango, cocci, macerie facevano tutt'altro che un bel vedere.

— Là mi voglion piantare? Povero me! Oh, il musco verde e vellutato, oh, i ciclami del mio bel Cadore!

— La Berta è pronta, — disse uno degli operai: — Porta qui il palo!

— Chi sarà questa pettegola? — si domandava il tronco inquieto: — E che cosa vorrà da me?

Era proprio un indovinello: Sai chi è quella vecchiaccia, con tre gambe e senza braccia, con un dente solo in bocca, che ti ammazza se ti tocca? — Per chi l'ha indovinato, è facile; ma per chi non lo sa, è meglio dirlo.

La vecchia Berta è una macchina, una specie di cavalletto, con tre sostegni ed una carrucola, dalla quale pende un grosso maglio ferrato, per battere i pali dentro al terreno.

Gli operai alzarono il maglio, cantando la loro antichissima cantilena, e ad ogni verso lo lasciavano ricadere sulla testa del palo, con un tonfo sordo:

Su giovinotti, oh!
Su giovinotti, eh!

e: Pum! — il maglio ricadeva.

Levèlo in alto, oh!
Levèlo ancora, eh!

Pum!

Il maglio era ferrato, ma non così che non si vedesse ch'era fatto d'un grosso ceppo di quercia; e però il povero tronco di quercia, su cui batteva, lo riconobbe, ed il ceppo riconobbe il tronco.

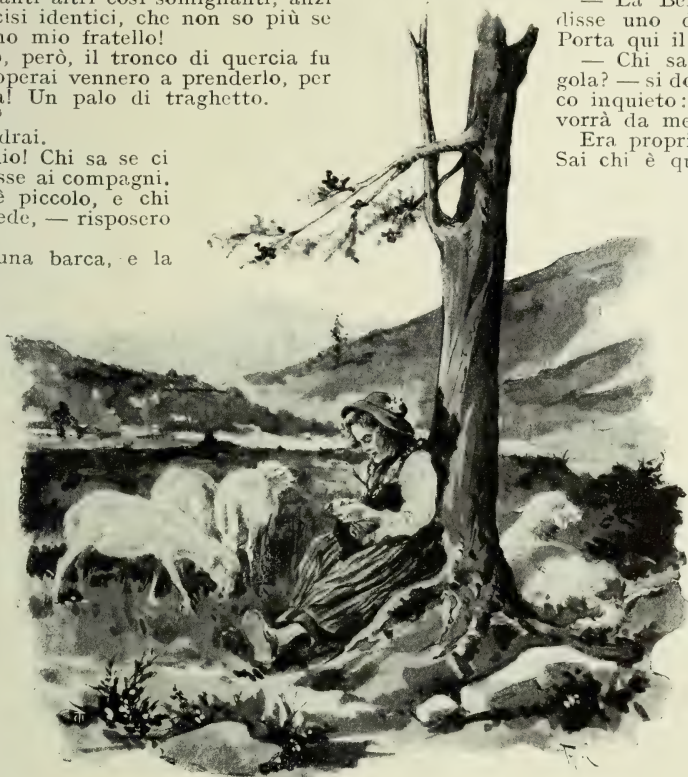
— Oh, fratello! — disse: — Come mi dispiace di farti male!

— Lo so, fratello, che non lo fai apposta!

— Rovere di monte, anche tu?

— Anche tu venuto giù per il fiume?

— Dal Cadore?

— Dal bosco di San Marco...

. . . E SEDEVA TRA LE SUE RADICI POSANDO LE SPALLE AL TRONCO . . .

I battipali intanto continuavano la loro cantilena antica:

Viva San Marco, oh!
Mora quel Turco, eh!
Che sta in levante, oh!
Da quela parte, eh!
Che leva el sol...

Pum! — Perdonami, fratello, — diceva il maglio: — Ma tutto quello che va giù nel fango,

. . . FU MESSO IN UNA BARCA . . .

non marcisce e si salva: l'acqua fa danno, ma il fango difende.

— Non importa, non importa! Son contento di averti ritrovato: avevan ragione i larici, quando dicevano che il mondo è piccolo!

— Ti ricordi? Com'era bella la montagna al primo sciogliere delle nevi!

— E quanti uccelli sui nostri rami! Davano noia, qualche volta; ma eran tanto allegri, poverini!

— Ricordi quel picchio verde, come ti beccava, con la scusa di esserti affezionato?

— Era il più bello di tutto il bosco: mi divertivo a vederlo scodinzolare con quell'aria affaccendata, e prendersela così con la mia corteccia. Questi sono ben altri picchi, povero me!

— Abbi pazienza, fratello!

La cantilena seguitava:

Lassè che 'l vada, oh!
Ne le caverne, eh!
Dove no luse, oh!
Nè sol nè luna, eh!

Finalmente, i battipali cessarono di picchiar la Berta; i gradini del pontile furono racconciati e tolte le assi del cassero; ed allora il palo di quercia si trovò in mezzo all'acqua a cominciare la sua nuova vita.

Calava la notte: la luna batteva su un grande palazzo gotico, di contro, dando ai marmi una bianchezza di neve; qualche lumicino di gondola scivolava via per il canale silenzioso; qualche finestra cominciava ad illuminarsi. Il fanale di

. . . IL PALO DI QUERCIA SI TROVÒ A COMINCIARE LA NUOVA VITA . . .

una *calle* gettava una striscia rossa sull'acqua La quercia rimase affascinata da quella grand quiete, e pensò alla cosa più bella che avess mai veduta: — Par d'essere in un bosco, — pensò: — ma in un bosco dove tutti gli alberi fossero morti.

C'era una pianta viva, però, lì vicino; un vite, di cui i gondolieri avevano la più gelos cura.

Il traghetto era sulla riva di una piazzetta un piccolo *campo* con due palazzoni neri a lati, e nel fondo un gruppo di pittoresche ca supole: nel mezzo, l'antica *vera* scolpita d'u pozzo, e la moderna cannella d'una fontana sulla riva, un casotto di legno per i gondolie di guardia la notte, e due panche: e sopra l panche, una bella pergola di vite coi grappo già quasi maturi.

. . . RIMASE ESTATICO A GUARDARE LE FOGLIE VERDI . . . .

Quella notte, il palo di quercia non la vide; ma la mattina dopo rimase così estatico a guardare le foglie verdi e i pampini delicati, quasi trasparenti, che la vite ne fu commossa, (se fosse stata la sua stagione, avrebbe pianto!) e al primo soffio d'aria che mosse uno dei tralci pendenti, salutò il palo con un cenno.

Quando siamo nuovi in un luogo, basta un piccolo segno di benevolenza per aprirci il cuore, per disporci alla simpatia. Da quel momento, il palo si affezionò alla vite, e cominciò a voler bene, anche prima di conoscerli, ai gondolieri, che l'avevano piantata tra le lastre del selciato.

Buona gente, i gondolieri; ma che chiacchieroni! Bisogna sentirli, quando seguitano, vociando di sulla poppa, il discorso avviato sulla panca del traghetto; o quando leticano, rincarando la dose a mano a mano che la barca si allontana! Par che si vogliano mangiar vivi... e dopo un momento, ritraversato il canale, tornati vicini, son più amici di prima.

. . . ANDÒ A SONARE IL CAMPANELLO . . .

Soltanto ai vaporini non perdonano; ai vaporini ed alle lance automobili venute a sconvolgere le placide acque veneziane. Ah, come imprecano a quelle ondate, che percuotono rive e muraglie e fanno sobbalzare le gondole dormenti nelle *cavane!*

Le ondate infastidivano anche il palo di quercia, che non sapeva dar torto ai gondolieri, se talvolta perdevan la flemma. Oramai, li conosceva tutti, per nome, cognome e soprannome; perchè un soprannome tutti l'hanno, anche gli uomini più posati, anche i *Bancali* che fissano i turni e mantengono la disciplina. Il primo dei Bancali, anzi, Tofolo Mori, il Gastaldo del traghetto, un pezzo d'uomo, grande grosso e vigoroso, era detto *Trenasi*; e non perchè il suo naso avesse qualcosa di particolare, ma perchè quello di suo padre buon'anima era stato un naso che faceva per tre.

Che remo, però, il vecchio Trenasi! L'ultima volta che il famoso Zatta, già più che sessantenne, aveva preso parte alla regata e s'era lasciato addietro tanti giovani, chi vogava con lui? Trenasi. Ed erano arrivati *in bandiera*, guadagnando il tradizionale porchetto che va unito al quarto premio. L'essere stato *proviere* nel gondolino di Zatta era tale gloria di famiglia, da render cara al figliuolo sin l'eredità del soprannome.

Con Zatta è stato anche il vecchio Nane Strubolo, che ora è sordo come una campana. Al traghetto lo chiamano Celenza (Eccellenza), perchè quando finalmente riesce a sentire quello che gli si domanda, è cortese come un gentiluomo della Serenissima; e si toglie il cappello come un gondoliere di *casada*, e scende a prora, offrendo premurosamente il braccio a chiunque paghi la sua mezza palanca per passare all'altra riva.

Nane era seduto sotto la pergola, con Toni Scarpa, — detto *Paneti*, per il suo formidabile appetito, — e con Bapi Malagamba; e Bapi, tanto per esercitare i polmoni, gli urlava negli orecchi tutto quel che trovava a ridire sul lavoro fatto al pontile.

— Almeno, dovevano dare una mano di tinta a quel palo nuovo, se ha da durare...

— Pronti! — gridò Trenasi allegramente, uscendo dal casotto con un pentolino fumante.

— Chi sa che bel colore mi danno! — pensò il palo ringalluzzito; ma Trenasi si sporse fuor dal pontile, e gli rovesciò sul capo un pentolo di pece nera nera, che colò da tutte le parti, e intorbidì l'acqua d'intorno. Che mortificazione!

Trenasi, in vece, cantava soddisfatto, riponendo il pentolo; cantava con un vocione da basso profondo:

In tanto Erminia in fra le ombrose
[pia-an-te...

Il palo di quercia non sapeva nulla del Tasso nè del suo poema; ma si commoveva al pensiero d'essere stato pianta e d'aver fatto ombra anche lui, se non ad una principessa come Erminia, ad una pastorella del suo Cadore. Chi sa dove menava ora le pecore la sua piccola amica Bettina! Chi sa se la vedrebbe mai più! Il mondo è piccolo; ma la lontananza par tanto grande alle volte!...

In quel momento, una fanciulla traversò la piazzetta e andò a sonare il campanello d'una modesta casa. Forse perchè pensava a lei giusto allora, al palo sembrò che la fanciulla somigliasse alla Bettina: ma era molto più alta; portava il lungo scialle nero delle popolane di Venezia, e tornava da aver fatto la spesa, con una sporta da cui faceva capolino il mazzetto del prezzemolo.

. . . ERA ANCOR BUIO CH'ELLA VENIVA CON LE SECCHIE ALLA FONTANA . . .

— Ho paura, — disse Malagamba, — che nemmeno questa durerà molto...

— Chi? che cosa? — domandò Nane.

— La servetta nuova della signora Marina.

— Povera ragazza! Avrà il suo bel da fare con quelle birbe di figliuoli!

Dalla casa, in tanto, una voce sgarbata gridò: — Chi è?

— Amici! — rispose la fanciulla, alzando il viso verso la finestra. Il viso non era così bianco

e rosso e rotondo, come quello che si alzava verso la quercia quando il picchio le batteva sul tronco i suoi colpetti secchi; e pure, il palo avrebbe voluto strapparsi dal fango in cui era confitto, per veder da vicino la servetta nuova della signora Marina. Chi sa? I monti e i pali stanno fermi; ma le ragazzine...

— Se n'andrà anche questa come han fatto le altre, — disse Trenasi, vedendola entrare in casa.

— Le ho contate, — annunziò Malagamba: — è la sesta che mutano in questo mese!

Ma la servetta non se ne andò. Pareva fatta anche più alta; dimagriva, diventava ogni giorno più pallida; spesso, si capiva dagli occhi che aveva pianto: ma si lasciava strapazzare dalla padrona, si lasciava tormentare dai bambini, bizzosi e crudeli; e non se ne andava.

La mattina, era ancora buio, ch'ella veniva con le secchie alla fontana, presso il pozzo antico.

— Ma non vedi che ci sono ancora le stelle? — le diceva Trenasi, che passeggiava su e giù dinanzi alla riva.

— Sì, *sior*; ma debbo lavare la roba dei bambini prima che i padroni si alzino. — E riempiva il mastello, nel piccolo andito terreno, e si metteva a lavare, davanti all'uscio aperto sul *campiello*. Eran le ore migliori. Dopo, appena fatto giorno chiaro: — Bettina di qua, Bettina di là, — non aveva più un momento di pace.

Trenasi le teneva compagnia.

— Ti fanno faticare, eh, povera *Pagottina?*

— Non sono d'Alpago, *sior*; son di Cadore.

— Pagotti o Cadorini, siete tutti « *su da noi!* » Chi sa come sarai rimasta sbalordita, arrivando qui! Venezia è più bella delle tue montagne, eh?

— Ah, no, no, sior! — rispose la ragazza, convinta.

— Come no? Non ti piace Venezia? Non ti piacerà la casa dove sei capitata, e farai bene, infatti, a trovartene un'altra; ma Venezia, la più bella città dell'universo... Sei stata a San Marco? Hai veduto la chiesa tutta d'oro? Hai veduto il Palazzo ducale? E la riva degli Schiavoni?

— Sì; tutto bello, bellissimo...

— Ma non sai che i forestieri di tutto il mondo, quando arrivano qui, restano a bocca aperta? Non sai che i più bravi artisti di tutti i secoli han lavorato per far bella Venezia?

— I forestieri restano a bocca aperta anche davanti alle nostre montagne, davanti alle Dolomiti del nostro Cadore. Anche noi abbiamo il nostro San Marco, e non l'han fatto gli artisti, ma il Signore; perchè è un bosco grande grande, come qui non ne avete nemmeno una idea...

Il palo era beato a sentir parlare così del suo bosco: se fosse stato un pesce, avrebbe dato un guizzo; se fosse stato un ragazzo, avrebbe fatto una capriola.

Trenasi invece guardava la giovinetta con un misto di compassione e di sprezzo: — Non capisci niente, povera piccola! Sei anche tu come le piante del tuo bosco: quando sono lassù, son alberi vivi; quando son qui, diventano pali!

— *Pope!* — gridò un signore, avvicinandosi al traghetto: — A chi tocca?

— Servirla! — rispose Trenasi, e corse a slegar la barca, per far la prima *parada* della giornata. Ma traversando il canale, continuava a brontolare: — Non capiscono niente, questi montanari! Hanno la testa coi chiodi come le scarpe; e dentro c'è inchiodato il pensiero del paese, e non c'è posto per altro.

Il buon Trenasi non si accorgeva che, quanto a lui, non aveva in testa altro che la sua bella Venezia!

— Dei monti o dei piani, siam tutti Italiani, — disse il signore sorridendo; e saltò a terra.

— Ah, questo poi sì, grazie a Dio! — esclamò Trenasi, e rimase pensieroso.

Una mattina, la servetta venne alla fontana, più pallida, più avvilita del solito; e quando Trenasi le domandò che avesse, scoppiò in un pianto dirotto. La padrona la trattava peggio che mai, i figliuoli facevano scontare a lei tutti i loro capricci di bambini maleducati; persino il più piccino, al quale ella, nel suo gran bisogno d'affetto, aveva subito voluto bene, sperandone un po' di ricambio, — persino il più piccolino non faceva che dirle «brutta» e tirarle i capelli, con ogni sorta di sgarbi, quando lo prendeva in collo.

. . . RACCATTARONO LIETAMENTE LE MONETE . . .

— Perchè non li pianti? — domandò Trenasi. — Perchè non torni a casa, più tosto che star qui a mangiarti il cuore?

— Magari! Ma se non mi manda via lei, la padrona non mi dà i denari per il viaggio...

— E tu fatti mandar via! — consigliò Trenasi.

— Oh, signor Tofolo, — disse la ragazza, alzandogli in viso gli occhioni azzurri ancora umidi di pianto: — Non posso mica esser cattiva apposta!

— Hai ragione, piccola! Esser cattivi apposta non si può. E allora, come facciamo? Scrivi alla tua mamma...

— Povera mamma! Ne avessi io, da mandare a lei... Ero venuta via apposta per poterla aiutare... —

Quella sera, il Gastaldo del traghetto si chiamò d'attorno i compagni:

— Tu, Malagamba, che cosa risponderesti a chi ti dicesse di lasciar partire tua figlia da Venezia, e andar lontano, a servire, in casa d'estranei?

— Polenta asciutta, risponderei; ma a casa mia!

— E tu, Paneti?

Toni Scarpa si prese a due mani la fascia turchina che portava alla cintola: — Stringerei ancora un poco, per lasciar meno posto al pane; ma direi: il mio sangue ha da star qui con me.

Celenza, naturalmente, non aveva capito nulla, e bisognò urlargli a più riprese di che si trattava: — Una povera ragazza si strugge come una candela, per la passione di non poter tornare al suo paese: è giusto lasciarla patire così?

— Chi ha orecchi intenda; chi ha bocca si difenda, e chi ha soldi li spenda, — disse il buon vecchio Nane.

— Bravo! — esclamò il Gastaldo: — Vuol dire che se la piccola non sa difendersi da sè, spenderemo noi i nostri quattro soldi e la manderemo a casa; non è vero?

Per tutta risposta, Paneti andò a prendere il salvadanaio di terracotta, ch'era dentro al casotto.

— Rompiamo la *musina!* — disse Malagamba. — Già, al carnovale c'è tempo, e s'anco la cena non si farà... vuol dire che avremo meno bisogno poi di far quaresima!

Il palo di quercia stava ad ascoltare, con grande ansietà. Ah, se aiutavano la Bettina a tornare al paese, non la vedrebbe mai più davvero!

Ma quando il Gastaldo del traghetto buttò a terra il salvadanaio, che s'infranse sul selciato; quando i compagni raccattarono lietamente le monete che ruzzolavano, per darle alla piccola Cadorina, — anche il palo fu contento.

— Han fatto bene, han fatto bene, — pensava: — il mondo è piccolo, sì; ma è sempre troppo grande quando le bambine son lontane dalla mamma!

Povero palo! Era tanto commosso, però, che gocciolava tutto.

MARIA PEZZÈ-PASCOLATO.

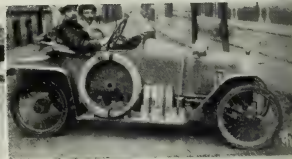
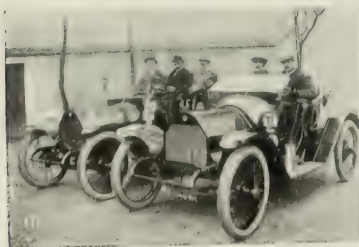
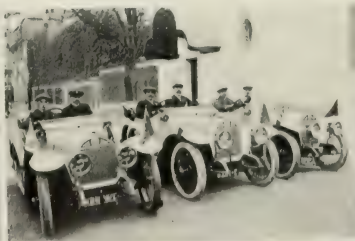
Il Giro di Francia Automobilistico.

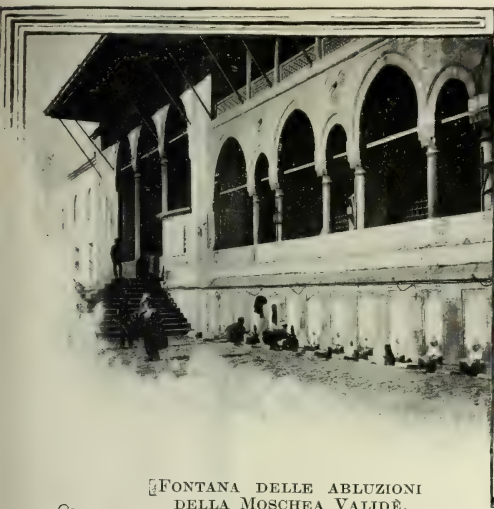
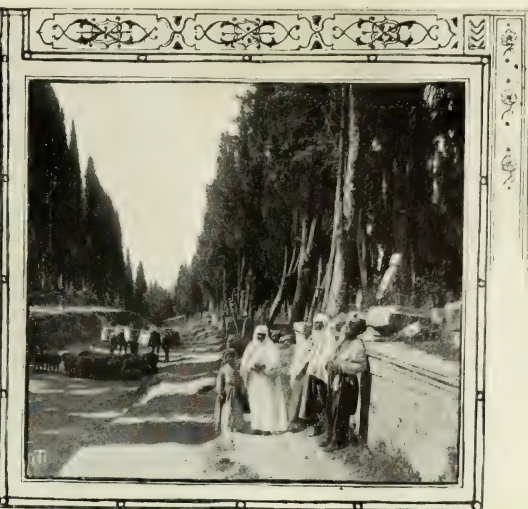
Pesse su Bugatti.

La vetturetta *Bedelix* montata da Bouville nella Corsa della Costa di Montanglaust.

Grandveau su *Ponette*.

Doutre su *Majola*.

La 14 HP *Saver* all'Esposizione di Manchester.

Williams su *Violette*.

Equipe *Reo*.

Equipe *Benz*.

Equipe *Roy*.

FONTANA DELLE ABLUZIONI DELLA MOSCHEA VALIDÈ.

CIMITERO TURCO.

La Questione Balcanica

La Penisola Balcanica alla quale è dato comunemente questo nome dalla catena di montagne che la attraversa, è bagnata dalle acque dell'Adriatico, del Mediterraneo e del Mar Nero. A settentrione è separata dal Continente dal Danubio, epperò erroneamente, spesso si considera come Stato Balcanico la Rumenia che è al di là di questo fiume, e che a stretto rigore non ha proprio nulla a che fare con la Penisola. Ma se, geograficamente, ne è completamente separata, i rumeni protestano quando il loro paese è considerato come uno stato balcanico, politicamente la Rumenia ebbe su per giù le stesse sorti degli altri paesi al di qua del Danubio: fu prima essa pure una provincia romana e poscia una conquista del sultano di Costantinopoli.

UN ALBANESE.

La Rumenia è l'antica Dacia dei romani. I rumeni sono poi i discendenti di una antica colonia romana, che hanno conservato in mezzo al mondo slavo la loro lingua latina e che invocano con legittimo orgoglio la comunità d'origine con le nazioni latine d'occidente. I rumeni leggono quasi correntemente l'italiano e lo imparano con molta facilità in poche settimane. Per noi è molto più difficile capire il rumeno quando lo si sente parlare; però anche quando ci capita in mano per la prima volta un giornale rumeno, si legge subito abbastanza bene la parte relativa alle notizie e alla cronaca: la prosa insomma facile e senza pretese letterarie.

Al di qua del Danubio i paesi oggi occupati dalla Bulgaria, dalla Serbia, dal Montenegro e dalla Turchia in Europa sono le antiche provincie romane della Tracia, della Macedonia, della Dardania, della Dalmazia, della Mesia e dell'Epiro. Quelle provincie che, da noi, fino a poco tempo fa, erano considerate come terre lontane, quasi inesplorate, mentre, allora, senza ferrovie, senza le navi delle quali si dispone ora, i romani vi andavano con grande facilità! Quando nel Foro si estraevano a sorte i nomi dei soldati che dovevano essere ascritti alla tale o tal altra legione si diceva: legione di Tracia, legione di Macedonia, con la stessa indifferenza come si dice ora nelle nostre operazioni di leva: destinato al reggimento tale o tal altro a Torino o a Firenze. E i nuovi soldati per recarsi alle loro legioni percorrevano quella Via Egnatia prolungamento della Via Appia che terminava a Brindisi, al di là dell'Adriatico, da Vallona a Salonicco: l'antica Tessalonica.

Per lunghi secoli i turchi hanno dominato tutta la Penisola. I loro eserciti vittoriosi hanno seminato stragi e ruine sul loro passaggio. Quelle terre che furono un tempo delle provincie romane, sulle quali poscia ebbero vita l'Impero Serbo e l'Impero Bulgaro fondati dalle nuove razze slave che vi insediarono, diventarono dei vilayet (grandi provincie) dell'Impero Ottomano. Gli eserciti del Sultano arrivarono combattendo, ed assoggettando paesi e popolazioni fin sotto le mura di Vienna che l'eroismo dei suoi abitanti durante il memorabile assedio salvò dalle ire di Solimano.

Il movimento di ritirata dei turchi dall'Europa incominciò or fanno parecchi secoli all'epoca delle vittorie del Sobiesky. Ma fino a pochi anni or sono — e vi è ancora molta gente che lo rammenta — i soldati turchi passeggiavano per le vie di Belgrado: (in serbo Beograd che vuol dire fortezza bianca) di questa città che, per secoli, fu come l'avamposto minaccioso del fanatismo e della potenza mussulmana contro l'Europa e contro la Cristianità. I turchi abbandonarono definitivamente la fortezza soltanto nel 1867. Fino a quell'epoca, sebbene il Principato Serbo fosse riconosciuto dall'Europa e posto sotto la garanzia delle potenze, la Turchia aveva diritto di tenervi guarnigione in quattro città.

NOZZE BULGARE IN UN VILLAGGIO BULGARO.

Sotto gli spalti della fortezza che sorge, dove la Sava, il gran fiume slavo, si getta nel Danubio — dal Sultano Mohamed II che, ferito dovette abbandonare l'assedio, a Giovanni Hunyadi che vi fece prodigi di valore — un gran numero di uomini di guerra illustrarono il loro nome. Ma la tradizione, ancora oggi più viva nel popolo serbo, intorno alle eroiche lotte combattute sotto quelle mura inneggia al valore ed all'ingegno di un grande italiano: del Principe Eugenio di Savoia che riuscì a strappare Belgrado ai turchi.

MIRDITI CHE TORNANO DALLA MESSA.

Religione e Patria.

Durante la conquista turca soltanto alcune di quelle popolazioni o per forza, o per interesse si convertirono all'islamismo: una parte delle popolazioni della Bosnia di razza serba, per cui si verifica ancora oggi in quel paese la strana anomalia di turchi o considerati come turchi che non parlano turco poichè non conoscono una parola di questa lingua e che parlano solamente il serbo, e una parte della popolazione albanese. Ma tutte le altre popolazioni della Penisola rimasero ferme nella loro fede ortodossa nella religione greco-scismatica. I Sultani di Costantinopoli, a poco a poco, fecero delle concessioni ai loro sudditi cristiani: ne riconobbero le comunità, e permisero l'esercizio del culto. Il cristiano — chiamato *rumi* — però non ebbe mai, anche nei periodi ove la mano del conquistatore parve pesare meno gravemente, gli stessi diritti dei mussulmani. Furono tollerati, ma sempre oppressi e sfruttati in tutti i modi. La giustizia non è mai esistita per loro! Le autorità turche non potevano esitare in qualunque circostanza a dar ragione al mussulmano, anche se la sua colpa e i suoi torti erano più che evidenti. E', del resto quanto accade ancora oggi sotto il regime giovane turco: perchè mai il mussulmano potrà ammettere l'uguaglian

con chi non appartiene alla sua religione. I cristiani della Penisola Balcanica come quelli della Rumenia, si riunirono quindi, per secoli, intorno ai loro preti (i pope) che facevano capo al Patriarca Ecumenico di Costantinopoli: una specie di pontefice ortodosso. Il patriarca, naturalmente greco, nominò sempre in tutta la penisola dei preti greci, per cui greco, ortodosso, cristiano, *rumi*, per secoli furono sinonimi nella Penisola Balcanica. Della nazionalità bulgara quasi completamente scomparsa sebbene sopravivesse perfettamente nelle popolazioni la lingua e spiccatissimo il carattere della razza, nessuno più parlò: così come parve completamente scomparsa anche quella serba che pure aveva avuto momenti di splendore. I turchi per i quali non esiste il concetto della patria come la intendiamo noi, tanto che nella loro lingua non vi è nemmeno la parola, applicarono lo stesso criterio anche per gli altri. Per essi non vi sono che due paesi: i paesi dell'Islam e quello degli infedeli. E poichè questi infedeli della Penisola erano tutti della stessa religione non potevano fare differenza fra loro.

SENTINELLE TURCHE E BULGARE SU UN PONTE DI FRONTIERA.

INSORTI MACEDONI.

D'altra parte per gli europei (fino a qualche decina di anni fa, si diceva andare in Europa quando si lasciavano quei paesi attraversando il Danubio) oltre la religione vi erano i ricordi classici che contribuivano a vedere soltanto dei greci nelle popolazioni della Penisola oppresse e la risurrezione dell'Impero Greco il giorno nel quale i turchi potessero essere ricacciati in Asia. Per la comune religione, quando in Grecia incominciarono i primi sintomi della ribellione e di quelle insurrezioni che dovevano rendere popolari in tutto il mondo gli eroi della indipendenza ellenica, la Russia fu la naturale protettrice dell'ellenismo, e i preti greci come maestri, furono i più attivi ed efficaci strumenti della propaganda rivoluzionaria. Si congiurò nelle chiese e nelle scuole. E al momento opportuno popi e maestri si trovarono alla testa del movimento dappertutto.

I CADAVERI DI UNA BANDA BULGARA.

Le lotte per l'Indipendenza.

E' difatti in nome dell'Ellenismo che si manifesta — in Rumenia — il primo moto insurrezionale, sotto la direzione d'Alessandro Ypsilanti il capo di quella vasta associazione dell'Etharia che si prefiggeva per l'appunto come scopo la risurrezione della Grecia. Fu l'Ypsilanti che perorò la causa della Grecia al Consiglio di Vienna.

Ma i governi d'Europa, appena caduto Napoleone non avevano grandi simpatie per questi moti rivoluzionari in nome della nazionalità. La Santa Alleanza aveva come base la legittimità, e il Sultano, da un certo punto di vista, era per i governi il sovrano legittimo della Penisola Balcanica.

Fu necessario passassero ancora parecchi anni, perchè l'Europa si commovesse alle notizie delle infamie commesse dai turchi contro i cristiani, e alle gesta degli eroi della Indipendenza Ellenica. Allora però in breve, la corrente di simpatia che si manifestò in tutta Europa, i centri filoellenici che si erano formati in parecchie capitali, l'entusiasmo dei poeti a cominciare da Byron che andò a morire a Missolungi, s'imposero ai governi, e nel 1827 l'Inghilterra, la Francia e la Russia. — una triplice intesa di quei tempi! — invitarono la Turchia con un *ultimatum* a dare alla Grecia una organizzazione autonoma. Invece di rispondere, la Turchia mandò la sua flotta con nuovi rinforzi contro i greci nella baia di Navarino, dove avevano gettato l'ancora le flotte alleate mandando l'*ultimatum*. Alla provocazione le flotte alleate risposero impegnando la celebre battaglia dl Navarino nella quale 55 navi ottomane su 82 furono distrutte o colate a picco! La Russia dichiarò la guerra alla Turchia e col trattato di Adrianopoli (1829) l'indipendenza della Grecia fu assicurata. Il regno di Grecia si costituì scegliendo come Re prima e poscia un principe Danese un principe di Baviera, che salì al trono col nome di Giorgio I.

BULGARI UCCISI PRESSO MONASTIR.

Ma prima ancora della Grecia, al principio del secolo, nel 1804, si erano rivoltati i serbi in seguito ai massacri e alle carneficine compiute dalle soldatesche turche, e, specialmente dai gianizzeri. Quando questi gianizzeri ebbri di sangue entrarono nella

Schumadia — una provincia della Serbia — un contadino al quale doveva essere riserbata la gloria di dare la libertà e l'indipendenza alla sua patria stava sorvegliando i maiali, che, com'è noto, costituiscono la ricchezza del paese. Giovanissimo, parecchi anni prima, aveva combattuto valorosamente con gli austriaci contro i turchi, e per tema delle loro vendette era stato parecchio tempo lontano dalla patria. Alla vista del nemico abbandona i suoi maiali e si rifugia sulle montagne, di dove insieme ai valorosi che lo raggiungono inizia la lotta contro gli oppressori. Quel contadino ai quali i turchi danno con disprezzo il nome di Karagiorgio (Giorgio il nero) che dopo le vittorie è un titolo di gloria, diventa principe di Serbia e fonda la dinastia oggi ritornata sul trono serbo dopo la fine tragica dell'ultimo degli Obrenovich.

Porto di Salonicco.

Porta Principe Eugenio a Belgrado.

La Rumenia fino all'epoca della guerra di Crimea era divisa in due principati: la Moldavia e la Valachia. Per la sua posizione geografica quei paesi sono stati destinati ad essere attraverso i secoli il teatro delle lotte combattute fra i loro potenti vicini: gli ungheresi e la Polonia, e poscia la Russia, l'Austria e la Turchia che riconoscendo ai due Principati un regime speciale non li tiranneggiò meno per questo. I rumeni sono stati doppiamente oppressi: dai turchi e dal clero ortodosso, che essendo tutto di greci si oppose e combattè con tutti i modi le aspirazioni ad una nazionalità rumena. All'epoca della guerra di Crimea Napoleone III, in omaggio al principio di nazionalità, e per fermare la Russia che esercitava nei due Principati una grande influenza prende a cuore la causa della Rumenia: favorisce l'unione dei due principati in uno solo che si effettua con la elezione del principe Couza e, dopo il ritiro di quest'ultimo favorisce ed incoraggia la candidatura di un Hollenzollern, l'attuale sovrano.

Antivari - La città.

Quanto al Montenegro, paese serbo, che una volta faceva parte del Grande Impero Serbo, non ha mai veduto la sua indipendenza del tutto soffocata. Anche quando sembrò che nessuno potesse resistere agli eserciti vittoriosi dei sultani di Costantinopoli, vi fu sempre una qualche montagna inaccessibile sulla quale si vide ancora sventolare la bandiera del piccolo principato, che per secoli fu retto dai suoi Wladika (vescovi). Solo da un secolo vi è sovrana la dinastia dei Petrovich che ha dato all'Italia la sua seconda Regina.

Paesi ugualmente di origine serba sono altresì l'Erzegovina che anche dal punto di vista geografico è collegata al Montenegro, e la Bosnia. Fino a qualche anno fa, il patriottismo serbo aveva vagheggiato l'unione di tutti i serbi in una sola nazione, malgrado che la Bosnia e l'Erzegovina per effetto del trattato di Berlino fossero occupate dall'Austria. Il decreto d'annessione di quattro anni or sono ha fatto svanire per sempre il bel sogno del panserbismo.

La carriera dei Sovrani balcanici.

Il ricordo sia pure sommario delle vicende della Penisola Balcanica è necessario per poter comprendere e seguire gli avvenimenti che si svolgono oggi, e che possono condurre da un momento all'altro alle più inaspettate sorprese, sopratutto per la importanza assunta nella politica balcanica dalla Bulgaria.

La Bulgaria è il più giovane degli stati balcanici, poichè nacque per effetto del trattato di Berlino. La guerra del 1878 fu determinata dalla insurrezione dell'Erzegovina, e dall'orrore destato in Europa dalle atrocità commesse dai turchi in Bulgaria che il grande *Old-*

Antivari - Il porto.

man, il Gladstone, denunziò al mondo in un celebre opuscolo col titolo, per l'appunto d'«atrocità bulgare». Ruppero in guerra d'accordo con la Russia il Montenegro, e la Rumenia con un piccolo ma valoroso esercito comandato dal suo Principe. Negli anni precedenti le popolazioni bulgare che prima passavano per greche o per serbe, e che, nelle precedenti insurrezioni avevano combattuto confuse coi greci e coi serbi, avevano acquistato la coscienza della propria nazionalità. Anche lì furono sopratutto i maestri di scuola, acuni dei quali, diventarono poscia dei veri uomini di stato come lo Stambulow, che provocarono il vigoroso risveglio della nazionalità bulgara.

La via dei Consoli a salonicco.

La Russia coi suoi eserciti vittoriosi imponendo la pace sotto le mura di Santo Stefano, col Trattato che da questa borgata ove fu firmato prese il nome, aveva creato una grande Bulgaria dal Danubio all'Egeo compreso Salonicco. Ma questa grande Bulgaria completamente nelle mani dell'Impero Moscovita, voleva dire l'assoluta egemonia russa nei Balcani. L'Inghilterra mandando la sua squadra minacciosa nel Bosforo, aveva impedito ai russi di entrare a Costantinopoli. Le Grandi Potenze, auspice la Germania che voleva essa pure impedire alla Russia la marcia nei Balcani, annullarono il trattato di Santo Stefano, e col trattato di Berlino ridussero addirittura della metà il nuovo Stato bulgaro, al quale tolsero il desiderato sbocco nell'Egeo. Della Bulgaria come è ora, a parte la Rumelia Orientale, si fece un principato vassallo della Porta. L'assemblea nazionale elesse Principe il Battemberg, che, quando mostrò di non volere essere un cieco strumento in mano della politica russa fu rovesciato da un colpo di stato organizzato dai suoi ufficiali e, ben inteso, d'accordo col ministro russo a Sofia. Dopo due anni d'interregno e vari rifiuti, fu eletto Principe, Ferdinando di Coburgo che accettò, sebbene le Potenze, per riguardo alla Russia che non dissimulò il suo malcontento verso la Bulgaria, non ritenessero valida la sua elezione.

Albanesi sui monti.

Chi avrebbe potuto immaginare allora che dopo una ventina d'anni Ferdinando di Coburgo sarebbe diventato Re, e che, tutti i Sovrani d'Europa, come accadde ora per la maggiore età del Principe ereditario, avrebbero mandato a Sòfia delle missioni straordinarie per manifestare la loro simpatia per il nuovo regno e per il sovrano che, con tanta abilità ha saputo fare del suo paese lo stato incomparabilmente più forte di tutti quelli dei Balcani? Io ricordo Sòfia all'alba di questo regno; Sòfia, che è ora una elegante e bella città, quando altro non era che una modesta borgata: un villaggio turco. Il palazzo reale altro non era che il vecchio Konak, sede dei pascià turchi. Con tal nome venne per un pezzo designato anche il nuovo palazzo. E ricordo ancora quando dei deputati bulgari del primo parlamento, in gran parte contadini, invitati ad una festa dal Principe, prima di salire le scale si toglievano le scarpe. Facevano così quando andavano dal pascià in segno di rispetto. E sembrava loro così naturale di farlo per il loro Principe! Il maggiordomo dovette spiegare tutta la sua eloquenza per persuaderli . . . che le cose erano mutate.

Ponte sulla Bojana a Scutari.

Adesso il parlamento bulgaro (il Sobranie) è un'assemblea nella quale abbondano gli uomini di valore e, che ha prodotto di quando in quando, come ho detto, dei veri uomini di stato. In vent'anni, da modesto principe tributario, da semplice *Chef d'etat vassal* — come sorridendo disse anche a me più volte di essere — riprendendo l'antica tradizione degli czar bulgari è stato proclamato sovrano indipendente col nome di Czar dei bulgari: il piccolo czar, come si

Una via di Scutari.

dice nel mondo slavo per distinguerlo dall'Imperatore di tutte le Russie.

Ferdinando di Bulgaria ha fatto la stessa carriera degli altri sovrani balcanici. Anche il sovrano della Serbia fu prima un principe sotto l'alta *suzeraineté* della Porta, come lo fu per parecchio tempo Re Carlo di Rumenia, che conquistò la corona reale sui campi di battaglia. Furono i suoi quarantamila rumeni che decisero le sorti di una grande battaglia nella guerra del 1878, quando, da un momento all'altro, malgrado il suo valore, l'esercito russo stava per essere soverchiato dai turchi.

L'entrata nel Mar Nero.

Arnautkens sulla costa d'Europa del Bosforo.

L'indipendenza assoluta della Rumenia, della Serbia e del Montenegro fu solennemente riconosciuta nel trattato di Berlino. L'impero turco in Europa si trovò così ridotto a meno della metà di quello che era al principio del secolo.

La Macedonia.

Ma rimettendo sotto il giogo della Turchia la Macedonia, cioè il paese che comprende i tre vilayet di Salonicco, Monastir e Uskub, non potevano certo illudersi di dare alla Penisola Balcanica il suo assetto definitivo. Era naturale che, presto o tardi, quelle popolazioni cristiane si sarebbero esse pure ribellate. Tanto più sentendo di poter trovare un appoggio nel nuovo Stato. E poi perchè era facilmente prevedibile che l'astio dei turchi contro le popolazioni sarebbe cresciuto, e quindi continuato il sistema di oppressione. La Macedonia è popolata da razze diverse, ed è questo fatto che ha sempre complicato il problema. Si è dato in Francia questo nome all'insalata fatta con una quantità di verdure diverse, appunto perchè è come questa regione della Penisola Balcanica nella quale sono frammiste e sempre in lotta fra di loro, popolazioni turche, serbe, bulgare, greche, rumene ed albanesi, per cui tutti gli Stati Balcanici pretendono di annettersela il giorno della liquidazione della Turchia. Le statistiche che si riferiscono alla divisione di queste popolazioni sono incerte e completamente diverse secondo sono redatte da greci, da serbi o da bulgari.

Non solo sono diverse perchè compilate con un preconcetto, ma perchè realmente, in alcuni paesi la situazione muta, secondo che queste disgraziate popolazioni sentono di potersi appoggiare più su questo che su quell'altro Stato. I maestri di scuola, il clero, e più tardi le bande, han cercato tutte quante di imporre la nazionalità. Come una volta, quando la Bulgaria non esisteva ancora, molte popolazioni di origine bulgara si consideravano serbe, adesso s'incontrano spesso popolazioni che considerate serbe fino a ieri, sono ora diventate bulgare. Più numerose ancora, sono le popolazioni che considerate come greche fino a quando predominò l'ellenismo, diventarono poscia serbe, bulgare e soprattutto albanesi.

Una piazza a Vallona.

Ne venne di conseguenza che quando si organizzarono le bande per la rivolta la Turchia ebbe buon giuoco nel dare alle autorità in Macedonia l'ordine di allearsi ora con le bande serbe per combattere le bande bulgare, ora con le serbe per combattere le bande greche e con i greci ed i serbi per combattere le bande bulgare che presero ben presto il sopravvento, e che nel impari lotta hanno fatto spesso prodigi di valore

In breve volgere d'anni la Bulgaria è diventata lo Stato militarmente più forte dei Balcani. Epperò è sopratutto dal giovane Principato ora diventato Regno, che le popolazioni macedoni hanno sperato aiuto e protezione. Bisogna anche tener conto a tale proposito che nell'esercito di Re Ferdinando sono a centinaia gli ufficiali nati in paesi bulgari della Macedonia; e che sono bulgari macedoni parecchi dei principali suoi uomini politici a cominciare dal Ghenadieff, capo del partito stambulovista, e che, infine, ha sede a Sòfia la fortissima organizzazione insurrezionale che, più d'una volta ha saputo tenere in iscacco le ingenti forze raccolte dalla Turchia in quelle regioni.

GIORGIO DI GRECIA.

La storia dei massacri, degli incendi, delle torture, delle ecatombi in massa delle popolazioni cristiane da parte delle soldatesche turche che rinnovarono, su scala ancora più vasta, gli orrori che il Gladstone denunziò al mondo civile, è storia di ieri.

Dopo la grande insurrezione del 1904, durante la quale vi furono settimane nelle quali parve imminente lo scoppio della guerra fra la Bulgaria e lo Impero Ottomano — ero allora a Sòfia e mi sono trovato presente, quando, sembrando la guerra inevitabile, parecchi diplomatici fecero partire le loro famiglie — l'Europa intervenne. E fu escogitato tutto un piano per l'applicazione di riforme che avrebbero dovuto ridare la calma e un po' di giustizia a quelle disgraziatissime popolazioni. Fu istituita la famosa gendarmeria internazionale sotto gli ordini di un generale italiano: il povero De Giorgis. Ma la gendarmeria e i Commissari Civili europei non poterono fare che ben poco. Proclamata la Costituzione, e quando l'Europa ebbe, per un momento, l'illusione che la Turchia potesse davvero diventare una nazione civile, tutta l'organizzazione ideata per l'applicazione delle Riforme onde tutelare le popolazioni cristiane fu disciolta.

NICOLA DI MONTENEGRO. PIETRO DI SERBIA.

IL SULTANO DI TURCHIA.

FERDINANDO DI BULGARIA.

L'Albania.

Ma il regime dei giovani turchi dopo i primi momenti dell'entusiasmo nel quale parve che davvero volessero la libertà e l'uguaglianza di tutti i sudditi dell'Impero senza distinzione di religione, nella pratica non si dimostrò migliore del regime assoluto. Per cui il malcontento riprese vivissimo. Sono di nuovo in procinto di ribellarsi le popolazioni macedoni perchè continuano ad esser trattate allo stesso modo senza aver più quel simulacro di protezione che avevano nel controllo europeo quando vi era la gendarmeria internazionale, e si è ribellata quasi subito l'Albania che è sempre in armi perchè col nuovo regime ha perduto tutti i privilegi che aveva coll'antico: quelli cioè di non pagare tasse, di non essere soggetta alla coscrizione, e di avere tutti i favori che voleva dal Sultano del quale formava la guardia personale e fidata. Da Costantino-

CARLO DI RUMENIA.

poli dovettero mandare degli eserciti numerosi per imporre loro di consegnare le armi. Vi furono parecchie sanguinose battaglie, nelle quali, spesso, i battaglioni turchi ebbero la peggio. In ogni modo la ribellione è tutt'altro che vinta. Anche quando le armi ottomane hanno avuto dei successi non hanno poi potuto inseguire gli albanesi che si ritirano in questi casi nelle loro montagne inaccessibili.

Convento Serbo.

Gli albanesi che costituiscono una razza a sè, con la loro lingua e le loro tradizioni, hanno chiesto essi pure per il loro paese una certa autonomia e il riconoscimento della loro nazionalità. I Giovani Turchi che governano l'Impero hanno più volte promesso, ma nulla hanno fatto e hanno così acuito il risentimento delle popolazioni albanesi tanto mussulmane come cattoliche. L'Albania è così il solo paese nel quale mussulmani e cristiani si danno la mano contro il turco.

La Macedonia e l'Albania rappresentano quindi i due grandi pericoli in Europa per la Turchia. Sono le due regioni che potrebbero ancora sfuggirle e allora la Turchia sarebbe ridotta nel vecchio continente a non avere più che Costantinopoli e il vilayet di Adrianopoli.

Le Potenze Balcaniche, come si è già accennato, non hanno mai potuto fino ad ora addivenire ad una intesa, perchè ognuna pretende di avere diritti maggiore delle altre sulla Macedonia. E, d'altra parte, vi sono alcune fra le Grandi Potenze, pur troppo interessate a che le cose rimangano come sono.

Alla questione macedone come alla questione dell'Albania sono interessate l'Austria, l'Italia e la Russia.

Oggi ancora, come all'epoca del Congresso di Berlino, la Russia, se lo *statu quo* nella Penisola dovesse essere turbato ha tutto l'interesse che una gran parte della Macedonia cada nelle mani della Bulgaria che assicurerebbe vieppiù l'egemonia dell'elemento slavo nella Penisola. E' per questa ragione, è considerandosi come la Grande Protettrice degli Slavi del Sud che la Russia provvede con un discreto assegno annuo all'organizzazione dell'esercito montenegrino. Nella eventualità di un conflitto con l'Impero Austro Ungarico l'esercito di Re Nicola può immobilizzare due, forse tre corpi d'esercito austro-ungarici. L'esercito montenegrino è come l'avanguardia degli eserciti russi, ed è quasi a sottolineare tale suo compito che, due anni fa, lo Czar nominò Re Nicola maresciallo russo.

Viceversa l'Austria ha un interesse opposto. L'annessione di gran parte della Macedonia alla Bulgaria le impedirebbe di andare essa a Salonicco, meta da tempo delle sue aspirazioni dopo che, auspice il Bismark, ha iniziato la politica per l'inorientamento dell'Impero.

In Albania la lotta di influenza è fra l'Austria e l'Italia. Lungo le coste albanesi, nel bacino meridionale dell'Adriatico, la baia di Vallona ha una importanza di primo ordine, poichè può offrire rifugio anche a flotte numerose ed essere una base navale di primo ordine.

Da lungo tempo la propaganda austriaca, fatta sopratutto dal clero cattolico e specialmente da preti di origine croata, è assai attiva. I consoli austro-ungarici sanno anche a tempo e luogo spendere, ricompensare, aiutare, incoraggiare, e — quando possono — corrompere. Con tutto ciò i risultati non sono stati finora quelli che da Vienna si speravano. Tutto ciò che è austriaco è sempre accolto con una grande diffidenza. Anche i più ingenui capiscono bene che tutta la simpatia addimostrata per l'Albania e per gli albanesi non è disinteressata. Invece, checchè se ne dica, sono sempre vive le simpatie per l'Italia dalla quale sanno di non aver da temere. Sanno che noi desideriamo soltanto che la loro nazionalità sia riconosciuta, che possano riconquistare la loro indipendenza, poichè una Albania autonoma o indipendente sull'altra sponda dell'Adriatico sarebbe per noi la migliore garanzia.

Naturalmente, anche fra gli skipetari (è il nome degli albanesi), nel secolo scorso, man mano che le altre nazionalità, lottando, facevano nuovi passi verso l'indipendenza, si risvegliò il sentimento della nazionalità che per secoli pareva assopito. Al principio del secolo scorso gli albanesi si consideravano come greci, e sono di puro sangue albanese, parecchi fra gli eroi più noti e popolari della Indipendenza Ellenica. Oggi gli albanesi reclamano essi pure una patria. Ed alla simpatia da essi manifestata per l'Italia corrisponde quella del nostro paese per gli albanesi. Abbiamo in Italia — nelle Puglie e in Sicilia — paesi che altro non sono se non delle antiche colonie albanesi nelle quali, attraverso i secoli, si sono mantenute vive le tradizioni, gli usi e i costumi della loro terra d'origine. Gli abitanti di quei paesi non sono meno di sentimenti italiani per questo. Però conservano vivo l'affetto per l'antica loro patria. Crispi, per citare il più illustre fra essi, era di origine albanese.

A Perlipi.

Timori di guerra.

La questione dell'Albania si complica con quella del Montenegro, il piccolo e valoroso regno che lungo il litorale divide la costa austriaca alla costa albanese. Il Montenegro possiede egli pure una grande baia o rada: quella di Antivari, dove una società di capitalisti italiani ha costruito un porto suscettibile di essere man mano ingrandito e di servire esso pure eventualmente di base navale. Fino a quattro anni fa, prima dell'annessione della Bosnia Erzegovina all'Impero vicino, per effetto del Trattato di Berlino le acque del porto di Antivari erano vietate alle navi da guerra. Quattro anni fa questa interdizione è stata tolta, e la piccola cannoniera austriaca incaricata dalle potenze di fare la polizia marittima non si fece più vedere.

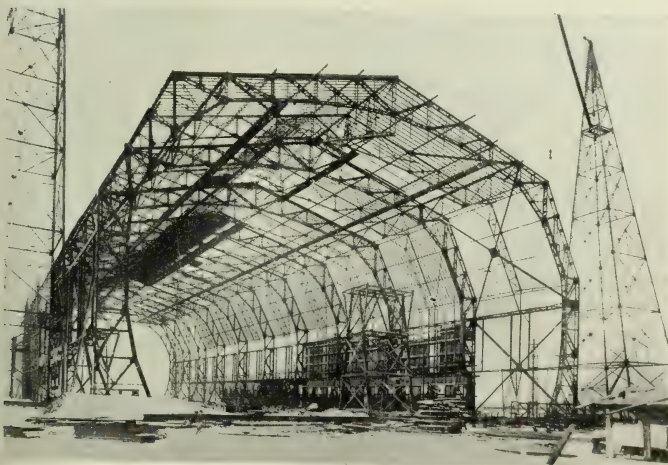
Questo rapido cenno relativo alla situazione nella quale si trovano l'uno di fronte agli altri i vari Stati Balcanici, sulle loro relazioni con le Grandi Potenze e le mire di queste mostrano come la questione d'Oriente, che per tante volte ha preoccupato l'Europa e determinato sanguinose guerre sia quanto mai complicata, e come sieno difficili le previsioni sulle conseguenze che possono avere le insurrezioni e le rivolte dalle quali la Penisola Balcanica è sempre minacciata.

La Macedonia e l'Albania possono da un momento all'altro determinare una situazione gravissima. Le crudeltà dei turchi in Macedonia provocando lo sdegno in Bulgaria, possono spingere la Bulgaria — ed è questa l'eventualità più temuta — a rompere in guerra con la Turchia. Certo la situazione, dato questo conflitto, non è più la stessa di quattro anni fa all'epoca dell'ultima crisi balcanica, quando il conflitto avrebbe colto la Turchia in piena disorganizzazione politica e militare. Però, malgrado le grandi spese fatte per l'esercito, la guerra con l'Italia e quello che avviene nell'Arabia lo hanno indebolito. E, quanto alla disorganizzazione politica, nessuno sa ciò che può accadere a Costantinopoli.

Re Ferdinando non desidera la guerra, ed è al governo in questo momento un Ministero composto di pacifisti ad ogni costo. Però, sovrano e governo, possono essere trascinati alla guerra dal risentimento e dallo sdegno dell'opinione pubblica di fronte ai massacri che continuano. E questa volta, salvo a discutere dopo, gli altri stati balcanici non rimarrebbero inerti, pel timore che, vincendo la Bulgaria si prendesse la parte del leone.

La questione balcanica minaccia ancora una volta di mettere a soqquadro l'Europa!

VICO MANTEGAZZA.

Alla Corsa della Costa di Montanglaust. — **1.** La motocicletta *Butterfield* montata da Levis, vincitore della prima categoria. — **2.** La *Indian* montata da Godfrey, vincitore della terza categoria. — **3.** Taylor vincitore della categoria "Amateurs,,. — **4.** Douglas vincitore della seconda categoria.

Il più grande hangar del mondo per dirigibili, in costruzione ad Amburgo. Lunghezza m. 160 - larghezza m. 45 - altezza m. 26.

Il Canard Voisin vola sulla Senna pilotato da Colliex.

La stazione di Bogliasco (Linea Genova-Spezia).

I Concorsi delle Stazioni Fiorite 1911 e 1912.

Nel numero scorso i nostri lettori sono stati informati dell'ottimo esito sortito dal Concorso indetto dal Touring Club Italiano e dalla Federazione Italiana dei Consorzi Agrari fra le Stazioni fiorite poste lungo le linee ferroviarie conducenti dai confini d'Italia a Torino, Firenze e Roma, ed ora, coll'elenco dei premiati, siamo lieti di comunicare che le due Associazioni si sono accordate nel rinnovare pel 1912 la gara.

Venne intanto nominata una nuova Commissione Organizzatrice la quale curerà la compilazione del programma del concorso, la distribuzione dei concimi chimici che anche questa volta saranno spediti gratuitamente ai concorrenti, la stampa e la diffusione di opuscoli per la scelta e la coltivazione dei fiori più adatti, la nomina di delegati per l'esame delle stazioni partecipanti alla gara e la raccolta di tutti gli elementi di giudizio per la Giuria che dovrà procedere all'assegnazione dei premi più importanti e numerosi di quelli distribuiti lo scorso anno.

Da questa saranno per ora esclusi alcuni fra i funzionari che vi hanno partecipato lo scorso anno, perchè i promotori, per raccogliere con miglior effetto i loro sforzi su una zona limitata d'Italia, hanno deciso di aprire nel 1912 il Concorso ai Capi stazione delle reti ferroviarie dello Stato comprese entro i confini della Liguria, del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia, ripromettendosi l'anno prossimo di riservare la gara alle Stazioni dell'Italia Centrale e successivamente a quelle dell'Italia Centrale ed Insulare.

Questo passaggio annuale dall'una all'altra delle parti d'Italia permette agli organizzatori una cura più assidua allo svolgersi dell'iniziativa ed un esame più attento degli sforzi compiuti dai concorrenti, mentre lascia tempo ai Capi stazione di prepararsi con grande probabilità di successo a concorsi ch'essi sanno dover essere indetti ad epoca fissa.

La Federazione Italiana dei Consorzi Agrari ed il Touring, che contano sull'appoggio di tutti i loro amici, riterranno d'aver raggiunti gli scopi che si sono prefissi quando una serie ininterrotta di Stazioni fiorite s'unirà alle bellezze naturali ed artistiche del nostro Paese, per rendere più graditi i viaggi di coloro che per divertimento o per affari percorreranno le ferrovie italiane.

Ed ecco l'elenco delle Stazioni premiate nel Concorso 1911:

Medaglia d'Oro del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio:

Nervi, Vercelli, Pistoia.

Premio di L. 100 con Diploma:

Bolzano, Salbertrand, Finalmarina, Belgirate, Avigliana, Desio, Spotorno, Capalbio, Peschiera, Bordighera, S. Martino della Battaglia, S. Remo, Varzo, Castiglione in Teverina, Sturla, Pontenure, Albenga, Meina, Carimate, Cambiano Santena.

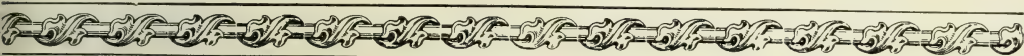
Premio da L. 50 con Diploma:

S. Antonino, Arcola, Romagnano Sesia, Maccarese, Pegli, Frugarolo, Corticella, Comignago, Beaulard, S. Giorgio di Piano, Alassio, S. Elena, Bogliasco, Attigliano, Porto Maurizio, Cogoleto, Iselle, Desenzano, Magnano Artegna, Santa Marinella, Borgio Verezzi, Preganziol, Poiana di Granfion, S. Quirico, Santhià, Paviole, Casalecchio di Reno, Frassineto, Loano, Pracchia, Lesa, Bolgheri, Fara Sabina, Trecate, Vago Zevio, Castelmaggiore, S. Pietro in Casale.

Vennero inoltre distribuite 66 *Medaglie d'Argento con Diploma* ai concorrenti meritevoli di distinzione.

Un *Diploma di Benemerenza* è stato assegnato alla Società Esercenti di Bordighera, alla Società Pro-Porto Maurizio, alla Società Floricoltori di S. Remo ed ai signori: cav. Ludwig Winter e Stefano Neukaff orticoltori di Bordighera, Giov. Batt. Calleri capo giardiniere municipale di S. Remo, Guglielmo Aimo orticoltore di Gardone, Giacinto Santambrogio giardiniere di Nervi, ed alle Ditte Fratelli Bertolini, Giannino Giannini orticoltori di Pistoia e Giuseppe Pratesi orticoltore di Brescia.

I Cartelli Indicatori del Touring in Cirenaica.

A Bengasi, per un accordo intervenuto fra l Touring e quel Comando di Divisione, sono stati collocati trenta cartelli indicatori del nostro tipo, portanti la dicitura in italiano ed in arabo, affinchè la circolazione intensa, ora dovuta alla guerra ed in avvenire ai commerci, sia incanalata nelle giuste direzioni. Questi primi cartelli speriamo siano seguiti da molti altri, a segnalare nuove strade per le quali la prosperità futura di quelle regioni attiverà lo scambio dei propri coi prodotti della patria italiana.

In Tripolitania e in Cirenaica.

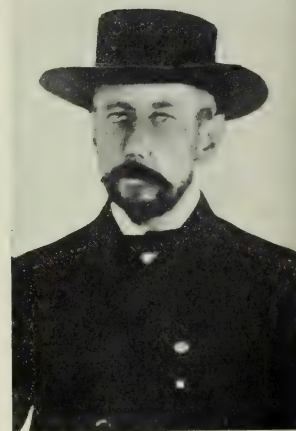
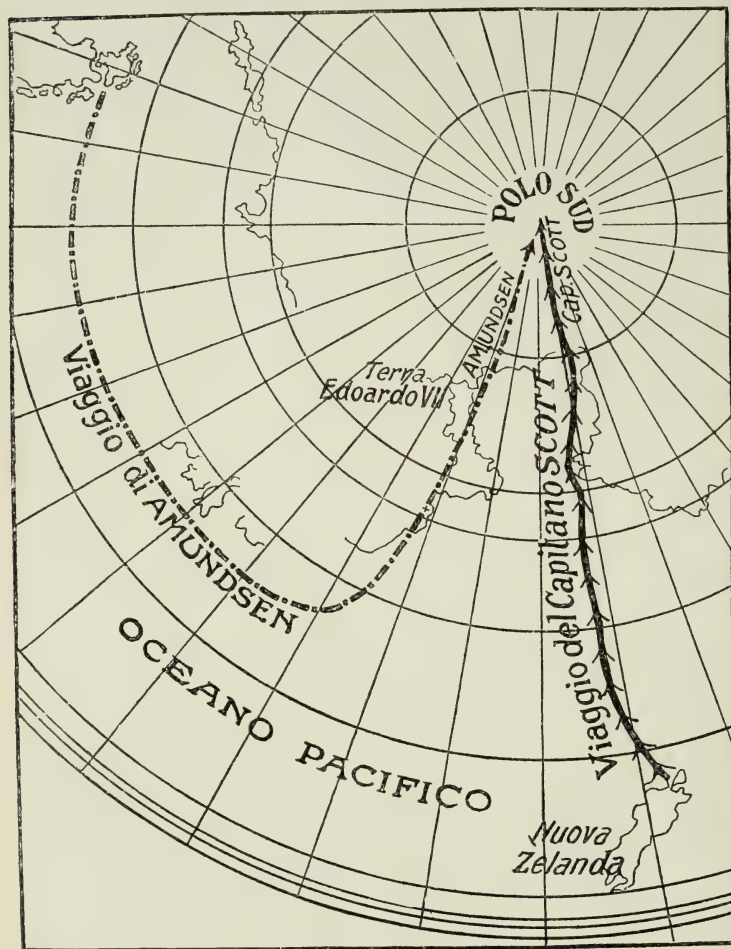
TRIPOLI: 1. Una via del quartiere arabo. - 2. Arco di Settimio Severo. - 3. Mercato delle verdure.

4. Davanti alla Dogana.

5. Come si caricano i buoi.

DERNA: La vegetazione dell'oasi.

(Fotografie del socio Dott. Giuseppe Wiget)

Il sublime conflitto.

In alto: Il capitano Scott. — *In basso:* Roald Amundsen.

Al vincitore ed al vinto con ugual sentimento d'ammirazione corre il pensiero degli studiosi. La riconoscenza del mondo civile è per entrambi, sian nati essi di Europa o d'America. La patria dell'uomo di genio è il mondo che concorde, riverente, alza il grido della gratitudine in un osannare di evviva, mentre lungi garrisce il vessillo dell'umanità sventolante fra i ghiacci eterni (1).

(1) Il polo antartico è stato raggiunto il 14 dicembre 1911 dal capitano norvegese Amundsen che ancorò il *Fram* nel porto di Hobart, dell'isola di Tasmania, il 7 marzo scorso. Solo l'esame accurato delle osservazioni astronomiche potrà permettere la determinazione precisa del polo, ma dalla relazione del forte e avventurato scopritore, a cui una serie di viaggi artici felicemente compiuti e il passaggio del nord-ovest hanno assicurato, da tempo, un largo credito fra gli esploratori polari, risulta che esso si deve trovare ad un'altitudine superiore ai 3000 metri. Colla scoperta del polo che è, anche per la rapidità della marcia con cui è stata compiuta, un avvenimento turistico d'importanza capitale, non cesseranno certamente le esplorazioni antartiche, le quali avranno, invece, d'ora innanzi uno scopo essenzialmente scientifico, oltre a quello del possibile sfruttamento minerario di quel vastissimo continente già vagamente intuito dai navigatori e dai geografi del cinquecento. — Il capitano Amundsen, come è noto, non esclude che anche lo Scott abbia toccato il polo.

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE:

ANNUARIO dell'AUTOMOBILISMO, del CICLISMO e dei Trasporti ferroviari e tramviari

Edizione **1912** (IX anno) — Prezzo L. **3**,25 franco di porto

IN PREPARAZIONE: **PRIMO ANNUARIO della NAUTICA** - Edizione del T. C. I.

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano.

Informazioni

Aereologia

— Le nostre belle aereonavi hanno potuto finalmente librarsi e volare sicure nel cielo di Tripoli e sappiamo la bella prova data della loro efficacia e del loro valore. Dopo le disgrazie toccate agli *hangars*, abbattuti dal vento impetuoso, rapidamente scatenatosi contro di essi, si è dovuto rifare e rinforzare l'*hangar* e riparare le aeronavi avariate. Purtroppo, causa non poche difficoltà, a fianco dell'*hangar* non era sorto quell'Osservatorio Aerologico, che il chiaro capitano Mina — in un interessante articolo pubblicato in questa stessa *Rivista* (gennaio 1912) — ritiene indispensabile per il buon andamento del Servizio dei Dirigibili. L'Osservatorio Aerologico deve funzionare in modo continuo — dice il capitano Mina — collegato cogli Osservatori Meteorologici vicini e lontani e compilare a brevi intervalli i bollettini con i presagi del tempo. Ma è sempre ciò possibile? Io direi piuttosto che l'Osservatorio dovesse innanzi tutto essere fornito di quegli apparecchi sensibilissimi per i quali si apprende ogni più piccola variazione della questione atmosferica, che prelude a cambiamenti di tempo, e poi che dovesse essere diretto da personale assai pratico e capace di rilevare dalla specie, dalla direzione, dalla velocità delle nubi, ed in mancanza di queste dall'andamento delle correnti aeree superiori, dalle indicazioni del barometro, e da tutti quei fenomeni, che la pratica insegna accompagnare ogni mutamento del tempo, queste variazioni, eliminando così quasi intieramente la necessità di tenersi in corrispondenza con altri Osservatori lontani, ed effettuando le previsioni locali a breve scadenza col solo ausilio degli istrumenti e della pratica.

Giacchè non è detto che possa in ogni momento organizzarsi un Servizio aerologico, che possa funzionare convenientemente, e si sa d'altronde quanto costi una simile organizzazione. Di più cosa avviene quando, in terre lontane, prive di una rete di Osservatori Meteorologici, si stabilisce un servizio di Dirigibili? Starei per dire che si corre il rischio di rovinare ogni cosa. Però tutto lascia credere che attualmente, date le persone che alla navigazione aerea presiedono laggiù nelle nuove terre italiane, che anche a questo servizio, che non va messo in seconda linea, sarà provveduto convenientemente e si eviteranno, dentro i limiti del possibile, a questa nuova conquista umana altri disappunti, che pur non pregiudicandola nella sua essenza, potranno però essere motivo di censura e di rampogne.

Aeronautica

— *Le ascensioni in pallone da Saint-Cloud.* — Una recente statistica ha rivelato che il parco aerostatico dell'Aéro-Club de France, a Saint-Cloud, è stato il punto di partenza di 412 ascensioni in pallone libero nel 1911. Nel 1908 furono 334 e solo 247 nel 1910, l'anno delle inondazioni.

— *Le onde hertziane per il comando dei dirigibili.* — L'ingegnere Bode ha presentato a Berlino, in una riunione di ufficiali, un modello di aeronave di m. 4,50 di lunghezza, che si dirige per mezzo delle onde hertziane. Il modello ha l'involucro in caoutchouc e l'armatura d alluminio.

L'esperienza pare sia stata soddisfacente, ma l'ingegnere si propone di apportare al suo modello qualche miglioramento prima d'intraprendere la costruzione d'un dirigibile di grandi dimensioni.

— *Duemila chilometri in pallone libero.* — Il pilota Emilio Dubonnet il 7 gennaio scorso è partito da Lamotte-Breuil a bordo del suo *Condor III* — un pallone di 2200 mc. — in compagnia d'un amico, ed è sceso in Russia presso Sokolowska (Kiew) dopo aver percorso, in 30 ore, 1954 chilometri. Egli ha battuto così il *record* stabilito 11 anni or sono dal conte de La Vaulx che in ore 35,45 percorse 1925 chilometri a bordo del pallone *Il Centauro* di 1650 mc.

Aviazione

— *La Germania per l'aviazione militare.* — Il Governo tedesco ha deciso di decentralizzare l'aviazione militare e perciò ha dato subito mano all'installazione di campi e scuole d'aviazione promiscue in tutte le piazze forti dell'Est e dell'Ovest e nei porti di guerra del Mare del Nord e del Baltico. A tale scopo venne inscritta in bilancio una somma di 9 milioni.

— *La coppa Gordon-Bennet per l'aviazione.* — Le condizioni stabilite per la coppa Gordon-Bennet

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici
“ LE GAULOIS ”
BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

del 1912 sono le stesse di quelle dell'anno scorso, solamente che la distanza da percorrere sarà di 200 chilometri e la pista dovrà avere una lunghezza di 5 chilometri ed una larghezza di 100 metri. I concorrenti potranno servirsi di qualsiasi apparecchio, ma essi non potranno rappresentare che le nazioni in cui sono naturalizzati.

— *Un premio per motori d'aviazione dell'Imperatore di Germania.* — L'imperatore Guglielmo II ha fondato un premio di 50 000 marchi (62500 lire) per il miglior motore inventato da un tedesco entro il 27 gennaio 1913.

— *L'aviazione nella marina tedesca.* — L'Amministrazione della Marina tedesca ha nominato recentemente una Commissione navale d'aviazione che avrà sede a Dantzig.

Questa Commissione, composta d'ingegneri-aviatori e d'ufficiali, formerà degli aviatori per la marina, costruirà degli aeroplani, cercherà i mezzi per dotare ogni squadra della flotta tedesca d'una nave munita di aeroplani e sarà incaricata di organizzare in ciascuno dei grandi porti da guerra tedeschi degli aeroplani e delle stazioni per dirigibili.

Ferrovie e Tramvie

— E' stato inaugurato il tram diretto Roma-Albano.

— E' imminente l'inizio dei lavori per la posa delle traversine in legno e delle rotaie del primo tronco della ferrovia del Cadore. Si ritiene che il tronco Belluno-Longarone potrà essere inaugurato nel prossimo luglio.

— *Le grandi stazioni di Nuova York.* — Si è recentemente inaugurata nel centro di Nuova York una grande stazione, anzi la più grande stazione che esista al mondo inquantochè copre un'area di ben centodiecimila metri quadrati ed ha trentasei chilometri di binari, malgrado sia destinata al solo servizio viaggiatori. E' stata costruita dalla Pennsylvania Railroad e costituisce una stazione di testa alla quale fanno capo i treni dopo aver attraversato l'Hudson con gallerie aperte nel sottosuolo del fiume che hanno dato luogo ad importantissimi lavori.

Fra poco però una stazione ancor più grande sarà costruita fra la 43.a e la 50.a strada pel servizio di due Società: la « New York Central » e la « New York-New Haven and Hartford ». Questa stazione occuperà la superficie di 180 000 metri quadrati e conterrà 52 chilometri di binario. Allo scopo però di riprendere in parte l'enorme costo di costruzione, i binari non saranno lasciati allo scoperto o sotto tettoie come generalmente si usa; ma verranno ricoperti e sullo spazio che verrà così a risultarne saranno eretti edifizii ad uso di alberghi, magazzini od altro. Si avrà in altre parole un grande agglomerato di case che al pianterreno sarà occupato dalla stazione.

— E' stato aperto all'esercizio il tronco ferroviario a scartamento ridotto Porto Empedocle-Siculiana facente parte della linea Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano.

La lunghezza del detto tronco è di chm. 15 e percorre luoghi amenissimi.

Si effettuano le seguenti fermate: Porto Empedocle Cannelle, Punta Piccola, Realmonte e Siculiana.

Geografia

— *La popolazione della Francia* risultò il 5 marzo 1911 di 39 601 509 abitanti. Quindici le città con più di 100 000 abitanti: Parigi (2 388 110), Marsiglia (550 619), Lione (523 796), Bordeaux (261 678), Lilla, Nantes, Tolosa, St. Etienne, Nizza, L'Hâvre, Rouen, Roubaix, Nancy, Reims, Tolone.

— *Il trattato franco-tedesco del 4 novembre 1911* ha portato assai più a levante il confine fra il Kamerun e il Congo francese, confine che era segnato

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Tappeti
Coperte
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali
Firenze
Milano
Roma
Genova
Torino
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

E.F.C.
" MARCA DEPOSITATA "
Provate i nostri
Fazzoletti di lino
Marca Leone E.F.C.
Prodotti speciali, garantiti all'uso.
Campioni gratis e franco a richiesta.
Fabbriche Telerie E. FRETTE e C.
MONZA
Milano - Roma - Torino - Genova - Firenze.

prima dal 15° di longitudine orientale, per circa 260 chilometri. L'alta e media valle del Sangha, che si getta nel Congo (riva sinistra), a circa 1° di latitudine sud, sono ora tedesche. Fra le varie popolazioni di esse vanno notati, oltre ai Bumali che commerciano in avorio e sembrano disdegnare quello del caucciù, i Pomo, che servono da intermediari con altre tribù dell'interno, e i Babinga, che appartengono alla razza nana africana, che viene considerata come autoctona. I Babinga hanno un colorito più chiaro di quello delle tribù finitime; naso largo e piatto; busto sviluppato; gambe corte. Vivono nelle foreste, a gruppi di 20-30, in capanne elittiche. Si valgono del dialetto in uso presso le tribù vicine; ma hanno anche un loro gergo particolare, che rappresenta forse il resto dell'antichissima lingua propria alla razza pigmea dell'Africa.

— *L'ora della Repubblica Argentina* ritarda di cinque ore sull'ora nostra (ora media dell'Europa centrale) e anticipa di un'ora su quella del Cile e del Perù, avendo l'Argentina accettato il sistema dei fusi orarî, dal 1° dicembre 1911.

— *Le tre spedizioni nella Nuova Semlià* inviate dal Governo Russo nella scorsa estate, sotto gli ordini dell'esploratore Russanof, e degli ingegneri Svitsin e Ivanof, hanno scoperto giacimenti di nafta e di rame, e, sulla costa meridionale, tracce d'una colonia russa perita, forse per scorbuto, cento anni or sono.

Geologia

— *Il ghiacciaio del Forno nell'Alta Valtellina.* — Il prof. E. Mariani, che da parecchi anni si occupa dello studio di questo notissimo e interessante ghiacciaio delle Alpi nostre, dà notizia, in un articolo inserito nella rivista *Natura*, delle oscillazioni da esso subite negli ultimi tempi.

La fronte del ghiacciaio del Forno, dal 1864 al 1873, anni in cui fu osservata dallo Stoppani, si ritirò di 180 metri verso monte; nel 1895, quando fu osservata dal compianto dott. C. Riva, si era ritirata di altri 640 metri, e da allora fino al 1911 si ritirò di altri 77 metri. Tutto insieme, dal 1864 al 1911, il ritiro del ghiacciaio fu continuato per 897 metri, salvo un breve periodo di arresto negli anni 1903-1904, con qualche lieve progresso.

E' generale nelle Alpi italiane la diminuzione progressiva nell'estensione dei ghiacciai dal 1860 ad oggi, con rare eccezioni. Nelle Alpi svizzere e francesi si ha qualche esempio di ghiacciai in via di avanzamento; così il ghiacciaio di Grindelwald inferiore si trova dal 1907 in fase di lento aumento, e lo stesso dicasi del ghiacciaio des Bossons nel gruppo del monte Bianco e di alcuni ghiacciai del Delfinato.

— *Fossili umani.* — Nello scorso autunno il dott. H. Martin ritrovò nella stazione preistorica di La Quina (Charente) uno scheletro umano, appartenente alla base del mousteriano. Dando una prima descrizione sommaria di questo interessante scheletro, il Martin richiama particolarmente l'attenzione degli studiosi sui caratteri del cranio, in cui le arcate sopracigliari e la cresta laterale dell'osso frontale, marcatissime, ed altre particolarità ancora, farebbero credere che l'uomo di La Quina, sotto certi rispetti, rappresenti un termine intermedio fra il Pithecanthropus e l'uomo di Neanderthal.

Il ritrovamento è ad ogni modo degno di nota perchè contribuisce a colmare un po' l'innegabile distacco che si ha tra le razze umane quaternarie ed i supposti antenati dell'uomo nei periodi terziarî.

Marina

— *Le prove del* « Lion ». — Marina militare e Marina mercantile hanno molti punti di contatto, le innovazioni dell'una si ripercotono sempre nell'altra. Da che i transatlantici hanno potuto mantenere

Maestrani
St. GALL (SUISSE)
CHOCOLAT & CACAO
Qualità squisite, insuperabili di fama mondiale.

PER CHI VUOL ESSERE FOTOGRAFO!
IL KODAK PIEGHEVOLE N. 1
è un grazioso Apparecchio tascabile, leggero, Signorile, dà negative del form. 6 1/2×9
si carica e scarica in piena luce
PREZZO L. 57.-
Si può adoperare con successo **subito** dopo averne letto l'istruzione che lo accompagna
GLI APPARECCHI **KODAK** GODONO 20 ANNI DI RIPUTAZIONE E DI CONTINUO SUCCESSO
In ogni nostro negozio spiegazioni e dimostrazioni gratuite
Opuscoli istruttivi e cataloghi a richiesta
KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10 - Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

nella traversata dell'Atlantico la velocità di nodi 25 e quasi 26 all'ora nella media, le marine da guerra hanno sentito il bisogno di creare navi armate capaci di tanto.

Incominciarono gli inglesi col gruppo di incrociatori corazzati *Indomitable, Inflexible* e *Invincible* di 17 600 tonn. con 45 000 HP che diedero la velocità massima di nodi 26 $^1/_2$. L'*Indomitable* possiede il *record* della traversata dell'Atlantico alla velocità di 25 nodi. Venne poi l'*Indefatigable* di 19 100 tonn., e con esso l'*Australia* e il *New Zeelandia*, e finalmente il *Lion*, dal dislocamento di 26 800 tonn., la forza di 70 000 HP. Ora questo incrociatore fece le sue prove, mantenendo per 24 ore consecutive la velocità di nodi 26, e per 8 la media di 28 nodi, raggiungendo in taluni momenti nodi 31,7 (chilometri 58,645).

La grande velocità, la finezza delle forme danno al *Lion* le caratteristiche di un incrociatore, ma nel resto si può considerarlo come una grande corazzata di linea, perchè completa è la sua grossa corazza e formidabile il suo armamento, composto di otto pezzi da 343 mm. istallati in quattro torri.

Il *Lion* fu posto in cantiere il 29 novembre 1909; veniva varato il giorno 8 agosto 1910; e entro il 1911 era pronto ad entrare in servizio; questa adunque che è fra le maggiori corazzate del mondo sorse dal nulla in meno di 25 mesi, armata di tutto punto e pronta al servizio.

Ora però il *Lion* colla spesa di due milioni circa subirà delle modificazioni, mercè le quali si spera di ottenere due nodi in più di velocità. Si dovrà anche spostare il fumaiolo prodiero che emana tale calore da torcere le ferramenta del vicino ponte di comando e guastare gli apparecchi e istrumenti per il puntamento e la misura delle distanze.

L'Inghilterra ha ora in cantiere due altri incrociatori analoghi e alquanto maggiori, il *Queen Mary*, e un altro non ancor denominato.

Il Giappone ha in costruzione in Inghilterra il *Kongo*, analogo al *Queen Mary*, e sui medesimi piani, nei propri cantieri il *Kirishima*, l'*Haruna* e l'*Hijei*.

La Germania, già orgogliosa del *Von der Tuna* e del *Moltke* che sono stati sorpassati in velocità ora dal *Lion* soltanto, si prepara a prender la rivincita col *Goeben*, e meglio ancora con due altre unità non ancor denominate.

La Russia ha deciso la costruzione di quattro navi di questo tipo e da 28 000 tonnellate.

Gli Stati Uniti di America ne hanno un tipo allo studio.

Già si parla seriamente di costruire incrociatori corazzati da 40 000 tonnellate per poter ottenere la velocità di 35 nodi all'ora. Nessun ostacolo tecnico vi si opporrebbe, nè le dimensioni sarebbero esagerate in confronto di quelle del *Lion*, che sono: m. 213 in lunghezza, m. 26,4 in larghezza e m. 8,2 di tirante d'acqua. Sono in cantiere cinque transatlantici di circa 50 000 tonnellate di registro e il cui dislocamento supererà certo le 70 000 tonnellate; sono in mare vapori come l'*Olimpic* di 45 000 tonnellate di registro e di 60 000 circa di dislocamento. Delle piccole navi di circa 600 tonnellate, come la *G* 194 della Marina germanica filano 36 nodi con cattivo tempo; che meraviglia adunque che si pensi di costruire degli incrociatori da 40 000 tonnellate di dislocamento e della velocità di 35 nodi!

Medicina

— *Il Museo ambulante contro la tubercolosi.* — Già molto si è fatto contro la tubercolosi, ma perchè i provvedimenti intesi a combattere tale flagello possano conseguire completamente l'effetto desiderato, occorre che il popolo venga edotto sulla natura del morbo e sulla efficacia dei mezzi atti a combatterlo.

A far ciò si sono dimostrate insufficienti le conferenze, le proiezioni luminose, gli opuscoli di propaganda igienica: occorreva un mezzo più efficace che rendesse possibile alle popolazioni di prendere visione diretta ed esatta di quanto si vuol loro

Motociclette F. N. in Tripolitania

TELEGRAMMA

A. FUSI & C. - MILANO.
Tripoli (Africa), 216/396.28.8.14 H.
“ Grazie suo ottimo cambio velocità Monocilin-
“ drica F.N. 2 1/4 HP. raggiunse su strada pessima
“ per quantità enorme sabbia trincee di Messri
" Bigiorno „

Motociclette F. N. 21/4 HP. con cambio di velocità e comando disinnesto al manubrio **L. 1075**

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE - HERSTAL

Agenti in tutte le Provincie del Regno e presso

A. FUSI & C. - 31, Via Mascheroni - MILANO - Tel. 7-90

insegnare. E questo mezzo fu trovato nel museo ambulante contro la tubercolosi, istituzione che già tanto buona prova ha fatto in Germania, in Inghilterra ed in America, e sulla quale ha tenuto una interessantissima conferenza in Milano l'illustre patologo di Torino, senatore prof. Pio Foà, dietro invito della R. Società Italiana di Igiene, che ha preso la iniziativa per la costituzione di un tale museo.

Esso può essere contenuto in un solo locale di circa m. 10 × 15, o in pochi locali se di dimensioni minori, e consta di vari riparti, che vengono distribuiti lungo le pareti: un riparto storico con ritratti di scienziati e documenti che dimostrano lo svolgersi della dottrina della tubercolosi: un riparto con tavole e modelli illustranti il corpo umano e specialmente l'apparato circolatorio e l'apparato respiratorio: un riparto contenente tavole, che rappresentano i polmoni nei vari stadi della malattia ed il bacillo tubercolare, una collezione di colture di tubercolosi e di pezzi anatomici. In un altro riparto è esposto quanto riguarda l'igiene dell'alimentazione, l'igiene della bocca; segue poi l'esposizione dei mezzi preventivi per le varie industrie, riguardanti specialmente l'allontanamento delle polveri; ed il riparto statistico, in cui si trova esposta la mortalità per tubercolosi secondo le classi sociali, secondo l'età, il sesso nei vari paesi, con esempi della grande importanza che ha sul decrescere della malattia il risanamento delle abitazioni. A completare la collezione vengono poi modelli di pavimentazioni, tappezzerie, utensili, mobili igienici, sputacchiere, facilmente lavabili e disinfettabili, modelli in plastica e fotografie di sanatori, dispensari, ospizi marini, scuole all'aperto, ecc.

In piccolo spazio si trova così raccolto tutto quanto può direttamente interessare il pubblico riguardo alla essenza della malattia ed ai mezzi efficaci per combatterla.

Il museo così costituito viene detto ambulante, perchè tutti gli oggetti che vi sono esposti sono atti in modo da essere facilmente imballati entro apposite casse sempre pronte, in maniera che tutto il materiale può venire sollecitamente spedito ovunque se ne faccia richiesta a scopo di propaganda, per venire esposto al pubblico.

Coll'aiuto di una guida stampata ogni medico locale può giornalmente tenere conferenze, illustrando al popolo quanto nel museo stesso trovasi raccolto. Terminata l'esposizione il museo viene di nuovo imballato e spedito alla sua sede o in altra località, a seconda delle richieste.

Tutti facilmente comprenderanno la grande utilità di questa istituzione: la pratica ha dimostrato che ove già esistono di tali musei, le popolazioni accorrono in folla a visitarli e ad ascoltare le conferenze, e così facilmente imparano quali siano le norme da seguire per preservare sè ed il prossimo contro la tubercolosi, toccando con mano quali e quanti siano i pericoli del contagio, e quali enormi danni esso arrechi all'umanità.

Certamente in Milano, accanto al sanatorio popolare, accanto al dispensario antitubercolare, sorgerà presto il museo ambulante contro la tubercolosi, con sicuro beneficio della città stessa e di tutta la Lombardia, che di esso potrà approfittare.

Dott. A. C.

Ponti

— E' stata posta la prima pietra per la costruzione del ponte sul Marseno, costituente la rettifica alla strada provinciale da Modigliana a Faenza.

V. C. A.

— *Riconoscimento di nuovi comitati.* — Si è concesso il riconoscimento ai seguenti nuovi comitati: Comitato Provinciale de V. C. A., di Piacenza; Comitati Locali dei V. C. A. di Cologna Veneta, Serravalle Sesia, Varallo Sesia, Mirano, Portogruaro.

SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

"BACTEROL"
Dotato dei migliori certificati delle più importanti Celebrità Medico-Chirurgiche e adottato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
MILANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
Telegrammi: BACTEROL - MILANO
Società Disinfettante Bacterol
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL"
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

BUSCH APPARECCHI A MANO . . . .
Le "LILIPUT" 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH", — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. C. - RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. O
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

In conseguenza, i comitati locali di Castelsangiovanni e Pianello-Val Tidone passano dalla dipendenza del comitato provinciale di Pavia, a quella del comitato provinciale di Piacenza.

— Il Comitato Provinciale di Verona ha comunicato i seguenti nomi dei nuovi membri di quella presidenza: Rinaldi dott. cav. uff. Gedeone, presidente; Paiola ten. col. cav. Ulderico, vice-presidente; Stevanini rag. Giuseppe, segretario; Marastoni Cesare, vice-segretario economo.

— Sono state accettate le dimissioni dell'avv. rag. F. Giuli da presidente del Comitato Provinciale dei V. C. A. di Verona, e lo si ringrazia pubblicamente per la lodevolissima opera prestata in favore della nostra istituzione.

— Sono state accettate le dimissioni del Conte di Colloredo Mels dal grado e dalla carica di capo-compagnia del Reparto di Udine.

— Il Comitato Centrale ha interessato vivamente il Ministero della Guerra acchè siano fatte nuove pratiche con il comando dell'arma dei RR. Carabinieri per ottenere che, nei casi di reparti in località prive di società di tiro a segno e di Presidio Militare, la custodia delle armi dei V. C. A. venga affidata ai comandi di stazione, dietro compenso da stabilirsi.

— Nella gara di tiro a segno di Torino il reparto *Valtellina* venne classificato 1°, in seguito all'accoglimento favorevole del reclamo inoltrato da quel Comitato.

CONSULENZA LEGALE

Automobili — Contravvenzione.

E' improcedibile l'azione penale allorquando la contravvenzione non è significata all'interessato entro il termine di otto giorni dalla data del verbale.

Sentenza 20 gennaio 1912, del Pretore di Borgomanero, nella causa penale contro ing. Tullio Chizzolini di Milano, imputato di contravvenzione all'art. 4 del regolamento 27 luglio 1909, N. 710. Il signor Chizzolini era difeso dall'avv. G. Offsas.

Omissis: La precisa osservanza dei termini stabiliti dall'art. 60, non può non essere ritenuta condizione essenziale all'esercizio dell'azione penale, in quanto essi furono dettati nell'interesse precipuo sì del conduttore che del proprietario dell'automobile, per garantirli da possibilità di errori e metterli in condizioni di poter efficacemente provvedere alla propria difesa, col permettere loro di raccogliere tutti quegli elementi di fatto che possano servire a dimostrare l'errore in cui incorsero i verbalizzanti col ritenere eccessiva la velocità. Il decorso del tempo mentre è di ostacolo, data la natura della contravvenzione, per il cui accertamento gli agenti debbono, in difetto di mezzi meccanici, affidarsi esclusivamente ai propri sensi, all'esattezza della prova; è di grave danno all'imputato che non può raccogliere e fornire al giudicante tutti quegli elementi che valgono a costituire la prova contraria a quanto è accertato in verbale: quindi è che la legge volle che il verbale fosse comunicato agli interessati dal prefetto nel termine di 8 giorni appunto perchè costoro potessero trovarsi in condizioni da poter, raccogliendo e ricostruendo a breve distanza di tempo tutti i dati di fatto, giudicare se fosse loro più conveniente affrontare il giudizio del magistrato o non piuttosto troncare senz'altro il corso dell'azione penale mediante domanda di oblazione. Difficilmente, lasciando trascorrere maggior tempo, il denunziato sarebbe in grado di giudicare se fu giusto o non il provvedimento di denunzia, non potendo sempre essere in grado di ricordare il giorno, l'ora, il luogo in cui venne ritenuta eccessiva la velocità, e raccogliere le prove che valgano a distruggere le risultanze del verbale. Giustamente osservava il pretore di Cavallermaggiore, in sua sentenza 30 ottobre 1911, pubblicata sulla *Rivista* del Touring Club Italiano del 1° gennaio 1912, che non si può pretendere che chi viaggia in automobile ricordi per vario tempo i passaggi attraverso regioni varie, spesso anche sconosciute, quali strade abbia percorso e quale velocità abbia tenuto, mentre

PIRAMIDONE
IL MIGLIOR ANTINEVRALGICO ED ANTIPIRETICO
RACCOMANDATO DA AUTORITÀ MEDICHE

Le Tavolette di Piramidone sono indicate sovratutto come rimedio assolutamente efficace contro i *mali di capo d'ogni natura, morbi febbrili,* come *Influenza, Reumatismo.* La sua pronta azione analgesica è straordinariamente multiforme. Il Piramidone serve specialmente con effetto pronto e sicuro nell'*Emicrania* nei *Disturbi mestruali* e nei *Dolori nevralgici.*

Flac. orig. di 20 tav. da gr. 0.1 L. 1 al flac.
da 100 tavolette L. 3.50 al flacone
da 10 tavolette gr. 0.3 L. 1.50 al flacone.

Si trovano in tutte le Farmacie

Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRÜNING
MILANO - Via Mario Pagano, 44

TUTTI I RECORDS D'AVIAZIONE CON LA
BOUGIE
OLEO
Marca testa di negro.
Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattaneo, Paulhan, Chavez, Leblanc, ecc.

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-01

ciò è ben giusto pretendere in un breve spazio di tempo quale è voluto dal regolamento che lo fissa nel termine di giorni 8 decorrenti non dal momento in cui all' Autorità prefettizia pervenne il verbale, ma dalla data di questo, che a sua volta deve essere trasmesso al prefetto entro giorni 2 epperciò entro il termine di giorni 10 dal momento del fatto.

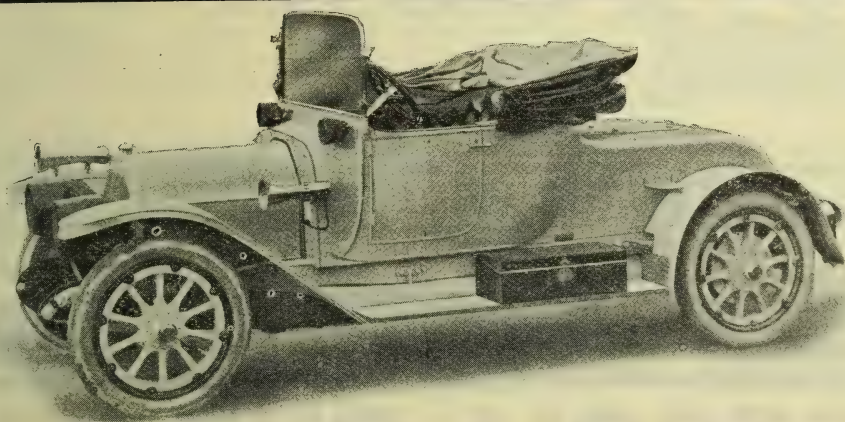
Togliere quest'unica garanzia al conduttore significa lasciarlo completamente in balia degli agenti, senza possibilità di vincere gli errori in cui possono costoro, in tutta buona fede, cadere; errori che appaiono nella pratica abbastanza frequenti non solo nel valutare la velocità, ma ancora nell'identificare i veicoli.

Ciò posto, ritenuto che non risulta che al Chizzolini sia stata fatta la prescritta notifica del verbale di contravvenzione, con l'avvertimento della facoltà di definire in via amministrativa la contravvenzione, consegue che dovendosi ritenere essenziale al procedimento la detta notifica nel termine stabilito all'art. 60, non possa penalmente procedersi e debbasi di conseguenza nei riguardi del Chizzolini dichiarare non luogo a procedimento per improcedibilità dell'azione penale.

P. Q. M. visto l'art. 343 Cod. Proc. Pen. dichiara non essere luogo a procedimento penale contro Chizzolini Tullio per improcedibilità dell'azione penale a sensi dell'*art.* 60 *del Regolamento* 29 *luglio* 1909 *N.* 710.

Nota. — Siamo lieti di rilevare come i Pretori incomincino a riconoscere all'automobilista un diritto che in passato la giurisprudenza volle disconoscere. Già su questa Rivista annunciammo come il Pretore di Verona, di Busto Arsizio, di Cavallermaggiore abbiano nei loro giudicati stabilito che è improcedibile l'azione penale allorquando la contravvenzione non è notificata all'interessato entro il periodo di tempo prescritto, ed ora aggiungiamo che tale principio fu pure affermato dal Pretore di Pavia, con sentenza 20 gennaio 1912 in causa avv. Marocco e dal Pretore di Pontedera, con sentenza 5 febbraio 1912 in causa avv. Racah.

CARTELLI INDICATORI

Per sottoscrizioni precedenti al 31 ottobre	L.	95 801 —
Deputazione Provinciale di Verona	»	97,50
Deputazione Provinciale di Treviso	»	20 —
Società « Pro Como »	»	20 —
Municipio di Nettuno	»	20 —
Municipio di Borgo S. Donnino	»	53 —
Municipio di Savignone	»	20 —
Municipio di Fumone	»	20 —
Municipio di Mantova	»	100 —
Municipio di Castel Gandolfo	»	40 —
Conte Ant. Revedin, Gorgo al Monticano	»	110 —
Ufficio Autonomo delle Fortificazioni, Belluno	»	500 —
Deputazione Provinciale di Milano	»	5 —
Municipio di Castelfranco Em.	»	90 —
Municipio di Bergamo	»	50 —
Deputazione Provinciale di Modena	»	12,50
Municipio di Mirano	»	60 —
Società « Aemilia » di Bologna	»	470 —
Deputazione Provinciale di Bologna	»	20 —
Deputazione Provinciale di Forlì	»	15 —
Municipio di Valera Fratta	»	20 —
Municipio di Sondrigo	»	20 —
Municipio di Borgo S. Donnino	»	150 —
Ditta Giulio Lovati	»	100 —
Municipio di Longarone	»	5 —
Deputazione Provinciale di Pisa	»	112,50
Deputazione Provinciale di Bergamo.	»	75 —
Deputazione Provinciale di Milano	»	10 —
Municipio di Greco Milanese	»	300 —
Signora Fanny Moser, Monaco Bav.	»	20 —
Soc. Naz. Ferrovie e Tramvie di Iseo	»	100 —
Deputazione Provinciale di Napoli	»	80 —
Società « Aemilia » di Bologna	»	15 —
Deputazione Provinciale di Vicenza	»	90 —
Deputazione Provinciale di Napoli	»	75 —
Municipio di Castano Primo	»	40 —
Deputazione Provinciale di Forlì	»	65 —

LANCIA - Spider a due e tre posti.
(Carrozzeria Pansa - Bergamo)
Montati con pneumatici " MICHELIN ,,

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO.
20-30 HP.

Geom. Edoardo Barcaroli, Controguerra	L.	25 —
Deputazione Provinciale di Parma ..	»	10 —
Deputazione Provinciale di Verona ..	»	120 —
Deputazione Provinciale di Milano ..	»	65 —
Deputazione Provinciale di Grosseto .	»	410 —
Società « Pro Chignolo Verbano »	»	40 —
Municipio di Dronero	»	30 —
Municipio di Borgo S. Donnino	»	25 —
Deputazione Provinciale di Parma ..	»	30 —
March. Ramiro Rosales, Milano	»	220 —
Municipio di Revigliasco d'Asti	»	20 —
Municipio di Desio	»	20 —
Totale	L.	99 816,50

Cartelli sottoscritti a tutto il 31 *Gennaio* 1912 N. 6420.

COMUNICATI UFFICIALI

ESTRAZIONE DEI PREMI PEI SOCI BENEMERITI 1911.

Presso la Sede del Touring, il 28 febbraio u. s. ebbe luogo l'estrazione dei 38 premi straordinari da assegnarsi in sorte ai 111 soci benemeriti del 1911 che concorrevano con un numero per ogni 10 soci presentati pel 1911, dal 1° gennaio al 31 dicembre dello scorso anno.

I premi, consistenti in biciclette, macchine fotografiche, binoccoli, orologi, generosamente offerti da alcune Ditte amiche del T. C. I. e dei quali venne pubblicato a suo tempo l'elenco nella *Rivista*, toccarono in sorte ai seguenti soci:

1° C. Mauprivez, Milano; 2° dott. G. Galletti, Fara Sabina; 3° G. Borioni, Torino; 4° C. Ambrosio, Milano; 5° U. Gagliardi, Casilda; 6° E. Mentasti, Milano; 7° ing. A. Barucco, Sturla; 8° ing. A. Barucco, Sturla; 9° sac. E. Razeto, Bogliasco; 10° C. Carucci, Napoli; 11° G. Damascelli, Portoferraio; 12° Italo Scotto, S. Remo; 13° A. Pizzocaro, Pavia; 14° prof. C. Trabalza, Prato; 15° C. Mauprivez, Milano; 16° G. Urbini, Firenze; 17° E. Dianda, Lucca; 18° E. Bianchi, Fornovo Taro; 19° C. Mauprivez, Milano; 20° ing. A. Barucco, Sturla; 21° G. Bigo, Torino; 22° rag. C. Lenti, Torino; 23° C. Mauprivez, Milano; 24° Avv. G. Grandi, Giaveno; 25° dott. N. Tucci, Penne; 26° F. Zerbo, Quarona; 27° D. Lucro, Latisana; 28° P. Valli, Pavia; 29° rag. L. Miranda, Napoli; 30° N. Mercalli, Trecate; 31° avv. P. Piotti, Lavone Valt.; 32° cap. E. Martini, Tai di Cadore; 33° C. Mauprivez, Milano; 34° F. Pizzocaro, Pavia; 35° cap. E. Martini, Tai di Cadore; 36° ing. A. Barucco, Sturla; 37° rag. P. Rossotto, Torino; 38° V. Cuzzetti, Milano.

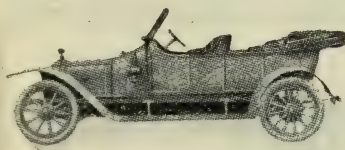
* * *

Venne in seguito estratta a sorte una grande medaglia d'oro dei 100 000 soci riservata ai soci benemeriti presentatori di nuovi aderenti nel mese di gennaio.

La medaglia, che era destinata a rimeritare simbolicamente col grande valore il propagandista del Touring che la sorte avrebbe destinato come il fortunato presentatore del centomillesimo socio, toccò in sorte al signor Nicolò Aprile di Genova col numero 1152 estratto corrispondente al nome del socio Ferrando Davide.

NUOVE NOMINE

Consoli.

Bricherasio	Giretti Vittorio.
Bengasi	Montanari ten. Ernesto - C. M.
Caltanissetta	Denicotti magg. cav. Ruggero - C. M.
Castiglione Pepoli ...	Mattei Egeo.
Galliate	Guarlotti avv. Gerolamo.
Gubbio	Del a Porta conte Ardicino.
Maratea	Idra prof. Aristide.
Porto Ferraio	Damascelli Giuseppe.
Riva S. Vitale	Baragiola prof. Italo.
Siracusa	Mauceri prof. Sante.
Verona	Modena Luigi.
Vische Canavese	Elia dott. Ottavio.

GUIDO POMA
Agente Generale per l' Italia:
Nuovi Modelli 1912
Motori Monobloc
10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO
STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-48
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-53
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

Medici.

Bene Vagienna	Borriglione dott. Luigi.
Calitri	Cioffari dott. cav. Vincenzo.
Campoligure	Remotti dott. Oreste.
Grossotto	Lambertenghi dott. Ermenegildo.
Montefiorito	Giacomini dott. Tullio.
Ponticelli d'Imola ..	Casati dott. Ezio.

Legali.

Neirone	Queirolo avv. Adolfo.

Consoli Dimissionari o Cessanti.

Ceva	Zunino prof. Placido.
Maddaloni	Fannarelli capit. Francesco C. M.
S. Nazzaro dei Burgondi	Guagnini dott. Giuseppe (decesso).

Soci benemeriti che hanno conseguito la medaglia d'argento dei Centomila. (*)

GENNAIO.

Andolfi Antonio, Roma — Andrioli Giuseppe, Verona — Arata Domenico, Castel S. Giovanni — Asigliano geom. Valerio, Torino — Avalle Secondo, Torino — Badanelli dott. Gino, Conversano — Badino Lorenzo, Vigone — Balestra Mario, Torino — Bani Giuseppe, Bergamo — Barbi march. Luigi, Roma — Bassi rag. Aldo, Colorno — Basso Costante, Crespano Veneto — Bensone dott. Mario, Pancalieri — Bernacchi Eugenio, Milano — Bertolotti prof. Luigi, Stradella — Bianchi Carlo, Aosta — Biassoni Etelredo, Milano — Bisesti Fiorenzo, Monza — Blasotti Pietro, Spalato — Bonanni Pietro, Tolmezzo — Bottero Mario, Torino — Bottini Pompeo, Milano — Bozza Flaminio, Andria — Braghetta Raimondo, Macerata — Buzzi ing. Emiliano, Lima — Calati Giovanni, Legnano — Calabrese ten. Pasquale, Nocera Inferiore — Caligari Giacinto, Chiavenna — Campeti Publio, Todi — Canovi Contardo, Villa Minozzo — Cantisani Giuseppe, Manaos — Cao nob. Claudio, Orbetello — Capriati Vincenzo, Napoli — Casali Ulisse, Pavia — Cassone dott. Giacomo, Coniolo — Cavalchini Garofoli bar. Alessandro, Collegno — Ceriani Egidio, San Remo — Clemente avv. Michelangelo, Isernia — Collino dott. Giovanni, Pinerolo — Colombo Carlo, Milano — Conti Luigi Nino, Lugano — Cotellessa Giuseppe, Lanciano — Cremonesi Fortunato, Casalsigone — Denaro Attilio, Palermo — De Simone ing. Domenico, Roma — Diciotti cap. Ubaldo, Barletta — Di Girolamo ten. Lorenzo, Potenza — Donati Giuseppe, Genova — Donati Lino, Ponte di Legno — Falcone Nicola, Roccadaspide — Faletti Mario, Torino — Fedeli Giovanni, Milano — Ferrari ing. Artemide, Cremona — Ferraris Lorenzo, Casalmonferrato — Ferraro avv. Guido, Napoli — Ferri Leopoldo, Mantova — Franzò prof. Gregorio, Ragusa — Frazzi Arnaldo, Cremona — Galiberti Lamberto, Genova — Gasparini Enrico, Castelleone — Gatti rag. Renato, Genova — Ghiglino Dario, Genova — Giangregorio geom. Gennaro, Apice — Grassi rag. Carlo, Campobasso — Haag Giulio, Genova — Hellmann Hermann, Venezia — Isacco Luigi, Bergamo — Isotta Riccardo, Baceno — Keller H., Venezia — Laborero Carlo, Varazze — La Farina Vittorio, Palermo — Leoni Giuseppe, Bologna — Levi Cesare, Asti — Licari dott. Giuseppe, Francavilla Sic. — Marin Arnaldo, Milano — Marinucci Agostino, Orsogna — Martinetto Francesco, Torino — Masucci dott. Enrico, Napoli — Mazzi ten. Ildovaldo,

(*) Ad ogni socio che ha presentato dal 1º giugno 1911 al gennaio 1912 cinque nuove adesioni al T. C. I. è stata assegnata la medaglia in argento, di benemerenza, dei Centomila Soci.

Accumulatori Elettrici TUDOR

MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA

Società Generale Italiana Accumulatori Elettrici

Sede MILANO

Via S. Gregorio, 33

Stabilimento MELZO

BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i/W

PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA

ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI per qualunque applicazione.

BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.

:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::

LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

Ascoli Piceno — Migliori Ugo, Bologna — Moschi Giulio, Tarcento — Nascimbene dott. Pieto, S. Marcel — Neri Franco, Verona — Neri dott. Silvio Armando, Torino — Parisi Arturo, Casoria — Perosio Carlo, Genova — Picone Miguel, Sunchales — Pignataro dott. Antonino, Bagnara Calabra — Pirola cap. Emilio, Tripoli — Polla Arduino, Longarone — Porporino Ferdinando, Torino — Prato don Carlo Felice, Pamparato — Preda Alessandro, Como — Preda Mario, Torino — Provenzani Provenzano, Terni — Re Vittorio, Sanfront — Restani Roberto, Pontedecimo — Ricci Ulderigo, Manciano — Romeri Luigi Cesare, Genova — Ruggiero Vincenzo, Napoli — Sala Carlo, Cossato — Santelmo Vincenzo, Padula — Scaglione Ruffo Gerolamo, Palermo — Scarazzini Giuseppe, Milano — Secreti avv. Zeffirino, S. Benedetto Tronto — Sella Silvio, Valdagno — Sigismondi cav. Vittorio, Roma — Sironi Giuseppe, Bernareggio — Spinardi Clemente, Bene Vagienna — Spinelli ing. Piero, Reggio Calabria — Tonini Giovanni, Rivà di Trento — Tribel Ario, Trieste — Tucci Adolfo, Catanzaro — Uscidda Lorenzo, Castiadas — Vanzi Torquato, Torino — Varsi Attilio, Genova — Villa Alessandro, Palena — Villa Terzo Luigi, Alseno — Votta Andrea, Torino — Zamboni Lucillo, Verona — Zanotti Andrea, Casalecchio di Reno — Zanotti Luigi, Mongrando — Zavagno Antonio, Termini Imerese — Zignone Pelliciaro Enrico, Aranco Sesia.

FEBBRAIO.

Arcangeli Eugenio, Corneno — Balbo Oreste, Torino — Banzi dott. Mario, Mairago — Barra Raffaele, Amalfi — Bernardinelli Valentino, Carpenedolo — Bianchi Romolo, Torino — Bignami Valentino, Biella — Biraghi Mario, Pavia — Boldrini Innocenzo, Venezia — Bonardelli Attilio, Saluzzo — Borra Luigi, Torino — Brustia geom. Stefano, Germagnano — Camera de Asarta conte Emanuele, Genova — Carelli ing. Natale, Rionero Vulture — Carloni Marino, Ventimiglia — Casaretti Vincenzo, Colorno — Casati Riccardo, Milano — Caselli Galdino, Sassuolo — Cecchi Oreste, Livorno — Chiarioni Silvio, Treviso — Corda Virginio, Intra — Costa rag. Carlo, Nole Canavese — D'Agostino ing. Umberto, Catanzaro — De Renzi ten. Alberto, Bengasi — De Silva Vittorio, Milano — Ferroni ten. Vito, Tripoli — Fragalà Giuseppe, Riposto — Galletti dott. Tommaso, Fara Sabina — Gallo rag. Ernesto, Longare — Gaveglio Francisco, Morteros — Genova Esperanto Hunuigo, Genova — Gianello Angelo, Genova — Grottola Domenico, Aversa — Jacovino ing. Angelo, Montagnano — Ibba Raimondo, Borore — Lamborghini Aldo, S. Giorgio di Piano — Landoni Arturo, Milano — Longhena dott. Giuseppe, Catania — Lucca Paolo G., Como — Martorana Alfio, Palermo — Massone Tomaso, Genova — Menon Giuseppe, Monfalcone — Merlino Andrea L., Genova — Mina cap. Guido, Reggio Calabria — Mistri Antonio, Ferrara — Moi Antenore, Mirandola — Montalenti avv. Camillo, Torino — Montanari ten. Ernesto, Bengasi — Nuovo Antonio, Roma — Oricchio Virginio, Roma — Ott cap. Gaspero, Sidi David — Pangella Vittorio, Torino — Pesenti dott. Marcello, Bergamo — Pignatari avv. Antonio, Messina — Pozzati Teodoro, Ferrara — Rabizzi Pietro, S. Giovanni Valdarno — Razeto sac. Elia, Bogliasco — Remotti Alfonso, Savona — Reviglio Giovanni, Torino — Roland dott. Alberto, Campello — Rondo dott. Luigi, Arona — Ruggeri ten. Traiano, Bologna — Sajeva Calogero, Bari — Sangiorgio Gaspare, Catania — Sanna Pintor rag. Mario, Rionero in Vulture — San Pietro ing. Mario, Torino — Santandrea Ambrogio, Milano — Scotto rag. Italo, San Remo — Selvini Edgardo, Chicago — Simonetti Daulo, Arta — Solina Rocco, Trapani — Taveggia Tullio, Ballabio — Torri Ugo, Cisliano — Tramontini Marino, Aiello — Vanni Benso cav. Giuseppe, Palermo — Vecchi Ugo, Modena — Venchi Vittorio, Casalmonferrato — Vitali Iginio, Monza — Volpi cav. Carlo, Lomello — Zanettin Damiano, Cortina d'Ampezzo — Zanone Matteo, Torino — Zingaropoli Carlo, Napoli — Zucului Roberto, Vienna.

SPA

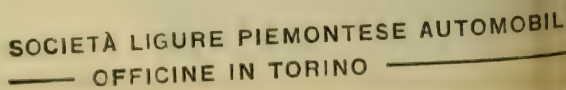
Esposizione Intern. Torino 1911

SPA

VETTURE DA TURISMO
Fuori Concorso
(Membro della Giuria)

VETTURE INDUSTRIALI
Grand Prix
Medaglia Speciale
Ministero d'Agricoltura Industr. e Comm.

SPA

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBIL
OFFICINE IN TORINO

Soci benemeriti (1).

Arcangeli Eugenio, Cerignola — Ardisson avv. Pietro, Turi — Armellini Luigi, Tarcento — Arnaldi Luigi, Avigliana — Berti dott. Angelo, Cortona — Bertolotti prof. Luigi, Stradella — Borsò Ugo, Cerignola — Capaccini Francesco, Mitkolz — Carponi Marino, Ventimiglia — Cinquini dott. Luigi, Gorno — De Andrea Renzo, Tripoli — Della Porta Enrico, Milano — Faccioli cav. magg. Vittorio, Milano — Falkenburg Ermanno, Messina — Fantozzi Giovanni, Benevento — Farè Pietro, Milano — Fedeli Giovanni, Milano — Ferrari Evangelista, Santa Fè — Filippi Agostino, Torino — Furlan Marcello, Motta di Livenza — Galvani agr. Giovanni, Caorle — Ghiglino Dario, Genova — Gazzo Ettore, Ovada — Gigli Antonio, Sebenico, — Haindl Riccardo, Bregenz — Isoppi Giovanni, Pisogne — La Farina Vittorio, Palermo — Landoni Arturo, Milano — Lucerna Antonio, Venezia — Mangoni Lorenzo, Carpesito Cilento — Marchi ing. Giuseppe, Reggio Calabria — Mariani geom. Manfredo, Camerino — Milesi Luigi, Castro — Monteverde rag. Luigi, Chiavari — Mozzone Iuan B., Ica — Noseda Reale, Vergosa — Pasquali Lorenzo, Fanano — Paternostro Tito, Cornigliano Ligure — Piutti Oreste, Trieste — Picone Miguel, Sunchales — Prati Enrico, Asti (California) — Remartini dott. Adelfio, Monza — Rinaldi Rinaldo, Firenze — Sacchi Luigi, Milano — Santonocito Ernesto, Vittoria — Strepparola Giuseppe, Treviglio — Thomes ing. Edoardo, Mondovì — Tiezzi not. Francesco, Casola Valsenio — Tonini Giovanni, Riva di Trento — Vadora Giacomo, Montevideo, Valdemeri Guido, Cesano Maderno — Venturoli Enea, Busalla — Vitrotti Lodovico, Gallarate.

TOTALE N. 1943.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

Premiati con medaglia d'oro.

Borione Giuseppe, Torino — Pellegrini cap. Lionello, Viterbo — Rappis Alfredo, Andorno — Squintani Carlo Giuseppe, Arezzo.

Soci quinquennali (1).

GENNAIO.

Adorni ten. Angelo, Strada Farnese — Adorni Marcello, Menaggio — Aicardi Luigi, Spezia — Alessio Camillo, Firenze — ALLIAGA DI RICALDONE contessa EMMA, Torino — Ameletti Luigi, Milano — Aonzo Roberto, Savona — Arlati Carlo, Monza — Assi prof. Egidio, Legnano — Audax Podistico Italiano, Roma — Bajocco Ettore, Civitavecchia — Barsanti Martino, Pietrasanta — Bas Augusto, Montebelluno — Battistella Annibale, Mestre — Bellocci Brunetto, Prato — Bellotti rag. Luigi, Milano — Benedetti Pietro, Torino — Beretta Carlo, Gardone Val Trompia — Bergomi Prospero, Villa S. Pellegrino — Berrini ing. Carlo, Angera — Bertanzi Mario, Perugia — Bertoldi Marino, Bertolotto Giacomo, Valparaiso — Besana Luigi, Milano — Biongi Lodovico, Genova — Bolzicco Aleardo, Venezia — Bonamici prof. Giuseppe, Bonetti Giovanni, Cremona — Bonino Carlo, Latisana — Bonivenso Giovanni, Chioggia — Bordi Cesare, Piacenza — Bonomi Emilio, Roma — Bossi Alfredo, Cassano Magnago — Brambilla Francesco, Como — Brusotti Ambrogio, Milano — Buglione di Monale conte Pio, Torino — Brignone avv. Giovanni, Savona — Buscaglione cav. Giovanni, Genova — Buttinoni Carlo, Novara — Cabibi Alberto, Torino — Calderini Angelo, Calzolari Antonio, Milano — Cambiaso Felice, Genova — Camporini Héctor, Lehmann — Camussi Walter, Carpi —

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

DILETTANTI FOTOGRAFIA

IL MAGGIORE ASSORTIMENTO di APPARECCHI FOTOGRAFICI con obbiettivi dei più noti Autori per pagamento a RATE MENSILI lo troverete soltanto presso la

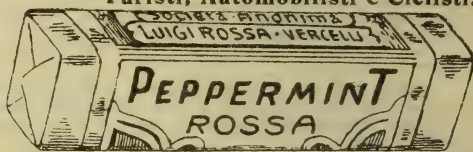
Società Italiana Vendita a Rate "SIVAR"

Via Ciro Menotti, 21 - MILANO - Telefono 20-068

CHIEDERE CATALOGO ILLUSTRATO CON PREZZI E CONDIZIONI

Candussi Francesco, Romams — Cantù dott. Ettore, Corteolona — Carabelli Achille, Milano — Casaleone Carlo, Torino — Casartelli Antonio, Como — Cassano Oreste, Torino — Castagna Vittorio, Como — Cavalletti cav. Venceslao, Milano — Cavani Ezio, Salò — Cavasola avv. Giannetto, Roma — Ceccarelli Mario, Cagliari — Cena geom. Luigi, Quarona — Chinaglia Gino, Corato — Ciacci Renzo, Roma — Civelli Angelo, Chislavoz — Correale Giuseppe, Cinquefrondi — Crosti Aristide, Milano — Cuciola Defendente, Torino — Cursi Andrea, Reggio Emilia — Curti Mario, Genova — D'Albertis conte Filippo, Genova — Dalle Case Enrico, Torino — Da Ponte Lorenzo, Conegliano — De Nicolai Enrico, Milano — Denti ing. Eugenio, Milano — De Simeonibus Luigi, Aquila — DESLEX WANDA, Torino — Direzione d'Artiglieria, Maddalena — Donzelli Carlo, Milano — Faggioni G. Battista, Spezia — Fausto Erminio, Viareggio — Favagrossa Guglielmo, Cremona — Favilli Domenico, Firenze — Ferrario Paolo, Monza — Ferrero G. B., Asti — Firmani Giovanni, Roma — Firrao Giuseppe, Roma — FONTANAROSA CELIDOMA, Padova — Fossati Romeo, Chiasso — Franchino Francesco, Torino — Freund Angelo, Lanciano — Fusi Giovanni, Brescia — Gaietti geom. Pietro, Ghemme — Galleano Francesco Mario, Torino — Galli Tognotta Carlo, Porlezza — Garbagnati Luigi, Milano — Genazzini Fedele, Milano — Geri Virgilio, Novara — Ghiglione Stefano, Genova — Ghisi Antonio, Bertigaro — Giaccheri Francesco, Torino — Gilardi Massimo, Lecco — Gnecco conte Mino, Genova — Graveglio Francesco, Morteros — Grosso Carlo A., Deuver — Guarienti conte Ugo, Verona — Hermanstorfer Teodoro, Trieste — Kovordny August, Milano — Jannicelli Francesco, Cerato — Lambertenghi Renato, Tirano — Lanzani Carlo, Corticelle — Lucke Luigi, Roma — Luciani Italo, Montenero — Macchi Ugo, Milano — Mancini Vincenzo, Tivoli — Marchetti Bernardo, Saluzzo — Marconi Mario, Genova — Mariani dott. Angelo, Milano — Martinelli ten. col. Vittorio, Siracusa — Massa Giuseppe, Genova — Massone Francesco, Genova — Mastkoll Carlo, Roma — Mauri rag. Edoardo, Lecco — Mazzucchi Antonio, Città della Pieve — Menegari Emilio, Volta Mantovana — Merighetti Achille, Milano — Merling Andrea, Genova — Minetti dott. Adolfo, Domodossola — Molinari Vittorio, Tolmezzo — Monti Carlo, Corteolona — Monti D. Vittorio, Milano — Monzini ing. Carlo, Milano — Moro Domenico, Genova — Morpurghi Menotti Luigi, Trieste — Municipio di Cosenza — Negri Luigi, Cusano — Negrinelli Antonio, Iseo — Paccagnini Felice, Paganico — Paolucci march. Lodovico, Bologna — Passerini dott. Giuseppe, Lodi — Passuti Riccardo, Casola Valsenio — Patrizi Giacomo, Paganico — Pazzelli Luigi Primo, Sanginese — Peylo Enrico, Torino — Pelliori Carlo, Torino — Penna Luigi, Genova — Pensotti Ezio, Busto Arsizio — Perale Mario Ruggero, Monza — Perani

LUXINA
G.M.B. MILANO
"LUXINA"
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

Pastiglie dissetanti e digestive per Turisti, Automobilisti e Ciclisti.
SOCIETÀ ANONIMA LUIGI ROSSA - VERCELLI
PEPPERMINT ROSSA

CICLI
FIAT
PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.
GOMME
PIRELLI
CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO
NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

Francesco, Genova — Perelli Gaetano, Milano — Peri dott. Alessandro, Sestri Levante — Picciari Tito, Cagliari — Picello ing. Pietro, Firenze — Pignaroli Marsiglio, Savona — Pinucci Vasco, Firenze — Pioda Ernesto, Torino — Pisoni Emilio, Varese — Podestà Andrea, Roma — Podestà Luigi, Rivarolo Ligure — Porcile Amedeo, Porcile Amelio, Porcile Cornelio, Porcile G. B., Pontedecimo — Postigliotti Attilio, Fara Novarese - Paternò del Toscano Antonino, Catania — Prelle Massimo, Torino — Prina Giuseppe, Milano — Proletti Fermo, Baceno — Queirolo Luigi, Agordo — Rattazzi Gerolamo Ettore, Genova — Resconi don Riccardo, Paderno Franciacorta — Ricaldone geom. Annibale, Vercelli — Riccardi Silvio, Sestri Ponente — Ricci Angelo, Genova — Righini Giacinto, Milano — Rigobello cav. Giulio, Milano — Rizzi rag. Ernesto, Battuda — Roggeri Costantino, Livorno — Romagnoli Edoardo, Bologna — ROMALLO AURELIA, Sampierdarena — Rosasco Mario, Como — Rossetti Bartolo, Roma — Rossini Enrico, Somma Lombardo — Rusconi avv. G. B., Trieste — Salvadore Giovanni, Napoli — Savoia Battista, Campiglia Cervo — Scarzella Enzo, Carrara — Scotti Enrico, Monza — Segrè prof. Carlo, Roma — Sinclair de Bellegarde Roberto, Roma — Siniscalchi cav. Salvatore, Milano — Sperati Gian Michele, Chignolo Verbano — Spizzichino Tiberio, Rionero Volture — Tonini Pietro, Maranello — Tos don Maurizio, Andrat — Trevese Giuseppe, Galliera — Trolli Piero, Milano — Vacchelli ing. Giuseppe, Vacchelli ing. Tito, Roma — Valdo Eugenio, Parigi — Vigneri Oreste, Petralia — Vita Finzi cap. Carlo, Torino — Volontè Angelo, Montevideo — William Burgess, Roma — Zeliani Massimo, Zeliani Primo, Cremona — Zonchello ing. Costantino, Rionero Volture — Zucca geom. Amalio, Torino.

FEBBRAIO.

Amistà Luigi, Verona — Annoni Mario, Como — Ballestrero Roberto, Genova — Barbara Nicolas, Buenos Ayres — Barbiano di Belgioioso Alberico, Milano — Battisti Giuliano, Trento — Benesperi Ferdinando, Firenze — Bertolotti Piero, Como — Bianchi Lorenzo, Torino — Binaghi Cesare, Cantù — Birarda Vittorio, Sedegliano — Calabresi Talenti cav. Oreste, Roma — Cantino Giovanni, Baceno — Canzi Luigi, Capello Dante, Milano — Castelli Edouard, Paris — Ciurlizza Antonio, Lima — Colloredo Mels conte Alfonso, Mira — Colombo Arturo, Como — Colombo Enrico, Biella — Cremonte Maurizio, Mar del Plata — Crippa Gioachino, Milano — Cuboni avv. Guglielmo, Modena — Damilano prof. Cesare, Torino — De Lago avv. Giovanni, Belluno — Delpiano Giovanni, Biella — Devincenti Bernardino, Buenos Ayres — Fattori Sem, Molin del Piano — Ferrari G. B., Clusone — Fiamingo Zandolina Giovanni, Riposso — Fongoli Ugo, Roma — Fornasari Giovanni, Torino — Fossati Colombo, Sampierdarena — Franco Ugo, Bagno a Ripoli — Gallian ing. Mario, Hannover — Gambara ing. Enrico, Bucarest — Garagnani Francesco, Bologna — Giovenale rag. Giovanni, Torino — Giuppone avv. Giuseppe, Verona — Grazioli Stanislao, Roma — Grazzini Luigi, S. Paulo — Gunalaschi Michele, Trieste — Harl Franz, Munchen — Lamberti Zanardi Lamberto, Bergamo — Leoni Pischedda Gaspare, Nughetto S. Nicolò — Levi Gino, Genova — Maga dott. Alberto, Milano — Marelli Franco, Borgo S. Donnino — Mariani ing. Enrico, Cantù — Merlini ing. Eonio, Milano — Minoya rag. Ernesto, Trescorre — Mozzati Fernando, Roma — Nardini Emilio, Barga — Nigra geom. Giovanni, Busto Arsizio — Olivetti avv. Giorgio, Firenze — Perotta Erminio, Castano — Pinchia on. avv. conte Emilio, Torino — Pinucci Vieri, Firenze — Pizzini dott. Umberto, Adria — Poccardi Cesare Augusto, Torino — Rasero rag. Raffaele, Busca — RONCAIOLI ROSA, Milano — Sampiero Oreste, Bellagio — Sanna Pintor, Rionero Vulture — Santambrogio Camillo, Sostegno — Sarvagna Antonio, Trento — Scariso Francesco, Mentone — Scharplatz Baldassare, Roma — Signoretti conte Antonio, Reggio Emilia.

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIUNITI

F.I.A.T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-15 HP. 15-20 HP.
20-30 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN"

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
GRUPPI MARINI
CARRI-BOTTE

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN"

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

Primaria Casa per la Vendita a Rate Mensili

MARIANI & BISSATINI - Via Dante, 15 - MILANO

Nuovi Apparecchi Fotografici

per lastre 9 × 12 — pellicole
a rotolo e films-pack 8×10½

Pieghevoli a tre usi

"VERITAS LUX,, Obbiettivo Anastigmatico Extra-Rapid **"Rumer,,**
Otturatore "IBSO,, - Soffietto a doppio allungamento.

L. 180 pagabili in **20** mesi a **L. 9** al mese
Completo d'accessori per sviluppo e stampa, più un rotolo di pellicole "WELLINGTON,, le migliori del mondo.

"VERITAS EXIMIA,, Obbiettivi Doppi Anastigmatici a scelta
GOERZ Dagor Serie III F. 6,8 e **ZEISS Amatar** F. 6,8
Otturatore *KOILOS* velocità 1/300 di secondo.
Soffietto doppio tiraggio.

L. 360 pagabili in **15** mesi a **L. 22,50** al mese
Completo di accessori per sviluppo e stampa, più un rotolo di pellicole "Wellington,, le migliori del mondo.

Apparecchi studiati e creati esclusivamente per la nostra casa dalla più importante fabbrica del genere. Alla più perfetta finitezza nei loro minimi dettagli, accoppiasi la massima semplicità e solidità, sì da renderli indispensabili per il dilettante finito che vuol ottenere risultati perfetti.

Cataloghi gratis

IMBALLAGGIO GRATIS.

Riempire l'unito tagliando ed inviarlo al nostro indirizzo unitamente all'importo della prima rata.

Nome e cognome .... *Città* ....
Prov. di .... *Via* ....
Occupazione .... *Età* ....

Occorrono circa 10 giorni per le informazioni. Si restituisce l'anticipo se l'affare non si conclude per motivi dipendenti da noi.

Aprile T. C. I.

Chassis per Turismo

14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35 45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.

60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.

TIPI "AVALVE,,

25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati

tutti montati
su Gomme MICHELIN

Chassis tipi Industriali

OMNIBUS capaci a 6
10 - 16 - 24 persone

CAMIONS
della portata di
700 - 1000 - 2000
3500 e 5000 chili.

AUTOPOMPE
DA INCENDIO

MOTORI per CANOTTI

SEMPLICITA' SILENZIOSITA'
MASSIMO RENDIMENTO

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

Tutti i perfezionamenti, tutti i pregi condensati in una sola qualità "la migliore,,

Esposizione Internazionale Buenos-Ayres 1910:
GRAND PRIX - Giuria Esposizione · MEDAGLIA D'ORO - Camera di Commercio
Esposizione Internazionale Torino 1911:
DUE GRANDS PRIX - DUE MEDAGLIE D'ORO - MEDAGLIA D'ARGENTO del Minist. A. I. C.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 29 Febbraio 1912

SOCI VITALIZI (1)

BENGASI, Benigni Arturo; Sparatore ten. Gaetano — BERGAMO, Camera di Commercio e arti — BERLINO, Kraff Arturo — BOLOGNA, Tornani ing. Emanuele — BOVISIO MOMBELLO, Cazzaniga Andrea — BRESCIA, Monti bar. cav. Alessandro — BUENOS AYRES, Camera Italiana di Commercio e Arti; Garassino Annibale; Gardella Lorenzo; Livio Giuseppe; Magnasco Giovanni; Pochettino Carlo; Toledo Luigi; Tommasi Pellegrini Vincenzo; Vinelli G. B. — CAMINO MONFERRATO, Cerrone Alberto — CERVARESE S. CROCE, Borsotti Giuseppe — CIRIE', Remmert Andrea — COGOZZO DI VIADANA, Bosoni geom. Guglielmo — CREMONA, Stauffer Walter — FIRENZE, Giuliani Filippo; Ravà Ettore — FOSSOMBRONE, Bellagamba don Giuseppe — FRATTA POLESINE, Matteotti dott.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO

BOUGIE POGNON LTD 4·90

GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911

Il più adottato. Massimo rendimento. Minimo consumo.

RILEY

Ruota Smontabile

Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.

75 % di risparmio sui pneumatici.

Maggiore elasticità.

Immensa praticità.

Patent Maybach

per Vetture e Camions

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.

Rappresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

TURISTI!

Per prevenire e guarire le alterazioni della pelle del viso, per la grande aria fredda, nulla di più efficace della

CRÈME SIMON

PARIS

"OLEOBLITZ"

Marca Mondiale d'Olio per Automobili

Soc. E. REINACH & C.
MILANO

MACCHINA DA CAFFÈ "EXPRESS" OIKOS

per famiglia.

Unica Caffettiera Perfetta, Razionale, Igienica ed Economica

Brevettata in tutti i paesi. **Economia del 50 %**

Riscaldamento ad alcool - Caffè istantaneo squisito

OIKOS è la più perfetta, perchè semplice, robusta, e di durata illimitata. Essa è costruita interamente in ottone nichelato.

OIKOS è la più razionale, perchè costrutta secondo i principii scientifici per ottenere una distillazione perfetta del caffè tostato

OIKOS è la più igienica, perchè di facile pulitura e non ha guarnizioni di gomma o d'altro materiale poco pulito o di cattivo odore

OIKOS è la più economica, perchè sfruttando completamente il caffè, ne occorre metà per ottenere una bevanda insuperabile

N. 1 - Una tazza . L. **16** | N. 2 - Due a tre tazze L. **18**
» 3 - Quattro tazze » **21** | » 6 - Sei tazze . . » **26**

Mandare cartolina vaglia a

OIKOS - FABBRICA MACCHINE DA CAFFE'
MILANO - Via C. Cattaneo, 2.

Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel Regno. Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa. Sconti ai rivenditori.

Rappresentante per la Sicilia: *ERNESTO ZERILLI - Palermo*

"FULCRO"

DISTRIBUTORE AUTOMATICO D'ACQUA CALDA A PRESSIONE

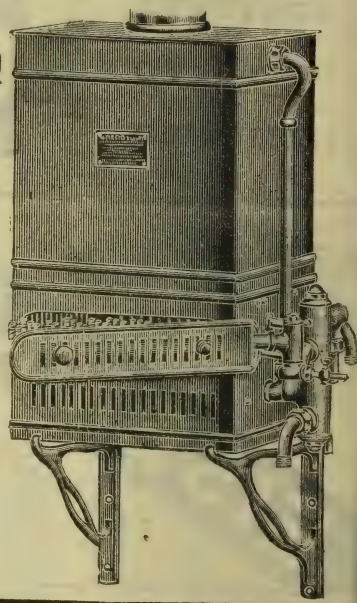
BREVETTATO

Lavorazione solidissima.

Funzionamento perfetto.

Rendimento massimo.

Visibile in funzionamento presso la Ditta

ATTILIO BOGGIALI
Via S. Maria Fulcorina, 17
MILANO

"MOTOSACOCHE"

INSUPERABILE NEI SUOI NUOVI TIPI 1912!

CHIEDERE LISTINI E CATALOGHI AL

DEPOSITO GENERALE PER L'ITALIA MILANO
Via Moscova 70

Giacomo — GALLARATE, Galdabini Cesare — GALLIATE, Pigni Ernesto — GENOVA, Camera di Commercio; R. Convitto Nazionale « Cristoforo Colombo »; Curti Mario; Gnecco conte Mino; Moro Domenico — GODOY, Mangano rag. Antonio — GONZAGA, Luglio dott. Antonio — LIMA, Novelli Arturo — LODI, Camera di Commercio e Arti — LONDRA, Douglas Du-Bois Davidson — LONGARONE, Manarin Valentino — MAGLIE, Tamborino cav. avv. Paolo — MANTOVA, Premazzi Tullio — MARNATE, Robaglia Enrico — MILANO, Ansaldo ing. Piero; Bonacossa ing. Alberto; Franceschini Vincenzo; Pini Achille — MONZA, Sampietro Carlo — MORTEROS, Patria Emilio — NAPOLI, Acampora Luigi — NASO, Milio Cangemi Gaetano — NIZZA, Dinner Jules — PARIGI, Cassalette Felix — PIANEZZA, Gili Chiaffredo — PITEGLIO, Farina Neri — QUARTO DEI MILLE, Mari Amerigo — REGGIO CALABRIA, Trapani Lombardo cav. Antonio — REGGIO EMILIA, Catellani dott. Gino — ROMA, Pignatelli Luigi; Speciale dott. Filippo — S. GIOVANNI VALDARNO, Cantucci Giuseppe — S. REMO, Geibel Otto Carl — S. SALVATORE MONFERRATO, Municipio — SARONNO, Zerbi Alfredo — SARTIRANA LOMELLINA, Cameroni Mario — SASSARI, Stangoni Pancrazio Cesare — SAVONA, Bruno Costantino — SCHWARZAN AM STEINFELD, S. A. R. Madame la DUCHESSE DE PARME — SIRACUSA, Lampo geom. Attilio — SPINAZZOLA, Spada Michele Roberto — TORINO, Cavalchini Ernesto; Cerutti avv. Mario; Gramegna dott. Alberto; MANCIO DINA; Quaranta cav. Sebastiano; Regis Luigi; Siliprandi Felice; Vagnone di Troffarello e Celle conte Francesco — TRIPOLI, Lezzi ten. Angelo — VOGHERA, Cazzaniga cav. uff. Ettore.

SOCI ANNUALI (1)

ALESSANDRIA. — Artusio Paolo, De Vecchi avv. Federico, Gaggero geom. Gustavo, Garbarino avv. Felice, Maschioli Nino, Re Michele, Sacchi avv. Giuseppe, Savaglia Carlo.
Asti. — Gastaldi cav. Giovanni, Zingari Angelo.
Berzano S. Pietro. — Testa Giovanni.
Bistagno. — Quarta Raffaele.
Canelli. — Buratore rag. Pietro.
Casale Monferrato. — Biblioteca Popolare Circolante Associazione M. S., Ferrero Michele, Mascarino Pierino, Ravera ten. Francesco, Rondi Giacinto, Ruschena Angelo.
Cassine. — Benzi Angelo.
Castelnuovo Bormida. — Roggero Pietro.
Castelnuovo Scrivia. — Campana Pietro.
Cocconato d'Asti. — Fasoli dott. Giulio.
Nizza Monferrato. — Aluffi Ernesto.
Novi Ligure. — Viganò Nerone, Zino Pasquale, Zucotti Domenico.
Portocomaro. — Marchisio dott. Oreste.
Robella d'Asti. — Castello Angelo.
Tortona. — Degiorgis Emilio, Rescia dott. Carlo.
Valenza. — Mazza dott. Francesco.
ANCONA. — Comini Antonio, Mazzolini ten. Quinto, Zignoli Antonio.
Montecarotto. — Circolo Popolare Educativo.
Poggio S. Marcello. — Grizi Guido.
AQUILA. — *Alfedena.* — Lombardozzi cav. Tito.

(1) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55 Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile al Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata**.

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**; Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) ...ioni in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato	La prima copia	le altre copie
18 × 24	L. 1,50	L. 1,—
25 × 32	» 2,—	» 1,50
30 × 40	» 2,50	» 2,—

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia; come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

Offerta speciale ai Soci del Touring

Inviando il presente talloncino incollato ad una cartolina vaglia di sole L. **7,75** si riceverà franco di porto in Italia un elegantissimo orologio per uomo

Marca "Sylian Watch,,

forma plat moderno, cassa e calotta vero nichel, movimento extra fino ad ancora tutto in rubini, con minuti secondi, garantito e regolato al minuto a titolo speciale di réclame della marca.

Spedire cartolina vaglia alla

PREMIATA OROLOGERIA SVIZZERA

Via Nino Bixio = FIRENZE

LAMPADE, FANALI E PROIETTORI "AQUILAS,,

a gas acetilene

per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.

Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere

Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.

Fabbrica Fratelli Santini - Ferrara

Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro

Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

Humber

Modello di lusso L. 1650

Messa in moto con manovella.
Debrayage automatico. Partenza da fermo.
Sposta dolcemente nelle più ripide salite.
Cambio di velocità senza trainballadeur.
È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE

HUMBER è la gran MARCA MONDIALE
imitata sempre eguagliata mai.

GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.

Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:
DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

MOTORI "BUFFALO,,

Speciali per imbarcazioni

—— SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.

Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:

G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Amatrice. — Biblioteca Scolastica.
Magliano. — Spallani Giuseppe.
AREZZO. — Magrini Torquato.
Castel S. Nicolò. — Zaccheria Guido.
Cortona. — Scarpaccini Emidio.
Lippiano. — Capacci dott. cav. Luigi, Manescalchi geom. Amedeo.
Montevarchi. — Galeffi Gino.
Sansepolcro. — Piccini Sante.
ASCOLI PICENO. — Società Sportiva «Fortitudo».
AVELLINO. — *Bagnoli Irpina.* — Lenzi Albino.
Bonito. — Grieco Enrico.
Calitri. — Polar ing. Medardo.
Cassano Irpino. — Amatetti Ernesto.
Guardia dei Lombardi. — Grassi Edoardo.
Montefusco. — Urcinoli cav. Felice.
BARI. — Biblioteca Studenti della R. S. Media di Commercio, Melega Vincenzo, Milella Renato, Ranieri ing. Giuseppe, Suglia Alberto.
Acquaviva Fontana. — Dutto Ferdinando, Grilli Francesco fu Giuseppe, Grilli Francesco di Vinc.
Andria. — Maffei Antonio.
Barletta. — Mazzarella cap. Carlo, Partipilo Michelangelo.
Bitonto. — Caligiuri Salvatore.
Gioia del Colle. — D'Ayola Valva conte Francesco.
Minervino Murge. — Foglia Ido Clemente.
Monopoli. — Losacco Salvatore, Pugliese Nicola.
Ruvo. — Costantino Pasquale, Jatta Biagio, Jatta Michele, Montaruli dott. Alessandro.
Terlizzi. — Boselli ing. Giuseppe.
Trani. — De Gennaro Musti Gaspare, Di Lernia Nicola, Stella Michele.
Turi. — Gasparro Marco.
BELLUNO. — *Domegge.* — De Podestà dott. Antonio, Masi geom. Valentino.
Trichiana. — Toffoli Giulio.
BERGAMO. — Benetti Carlo, Bigoni ing. Giuseppe, Campana Isacco, Cugini Eugenio, Ghilardi Luigi, Mainoli Arturo, Recchi Antonio, Rho Italo, Ricci rag. Luigi, Torri Arturo.
Castro. — Bianchi Raimondo.
Cologno al Serio. — Pilenga Giuseppe.
Dezzo. — Casati Beniamino.
Lovere. — Adami Antonio, Botticchio Gervasio.
Martinengo. — Cavagnera dott. Sereno, Martini Eugenio, Savoldini cav. ing. Pietro.
Piazza Brembana. — Calegari ing. Luigi.
Ponte Barcotto. — Biffi Gino.
Ponte di Nossa. — Bertolotti Luigi, Bianchi Rocco, Cornolo Adriano, Monteverde Luigi.
Rovetta. — Delli Ponti dott. Egidio.
Seriate. — Zenoni Celesto.
Treviglio. — Bacchetta Erminio, Manzotti Carlo.
Verdello. — Marchesi Giuseppe.
Villa d'Ogna. — Aeschbach Erwin.
BOLOGNA. — Amorati Adolfo, Bartoletti-Ventura Aldo, Bendini Aroldo, Bendini Otello, Benetti Umberto, Bertoncelli Ubaldo, Bolognini Amleto, Canè Giuseppe, Cavallini Filippo, De Carolis ing. Angelo, Forni Alessandro, Lanzoni Luigi, Luminasi ing. Mario, Maccaferri Alfredo, Maccaferri Umberto, Mignani Silvio, Minarini Primo, Nicoletti ing. Cesare, Taruffi Luigi, Tassoni Francesco, Trevisi Luigi, Trigari Giovanni, Valentini Samuele, Verardi Fernando, Zanetti Arturo.
Bazzano. — Rocchi Ulisse.
Castel S. Pietro Emilia. — Morara dott. Enrico.
Castenaso. — Rinaldi Alfredo.
Castiglion de' Pepoli. — Mattei Egeo.
Crevalcore. — Albertini Ivo.
Imola. — PASINI LINA, Ricciardelli don Giovanni, Spagnoli Guido.
Medicina. — Brini Adolfo.
Mezzolara. — Club Mezzolarese.
Molinella. — Calori Dario.
Monzuno. — Tonnadi Egidio.
S. Pietro in Casale. — Simoni Agostino.
Sesto Imolese. — Cenni dott. Giulio.
Vergato. — Benini Franco.
BRESCIA. — Cresseri Gaetano, Gussago Luigi, Leidi dott. Francesco, Mainetti Ettore, Ravelli Giovanni, Ronzi Giacomo, Segala dott. Giacomo.
Acquafredda. — Bragutti Giacomo, Frizzi Francesco, Rodella Guglielmo.
Acqualunga. — Ratti Luigi.
Alfianello. — Soretti Andrea.
Carcina. — GRANETTI INNOCENZA.
Carpenedolo. — Barone Elia, Questa Riccardo.

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm.
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

Modello 434 con orologio.

SPEEDOMETER TRIALS 1906 AWARDED TO S. F. EDGE, L^TD FOR THE JONES SPEEDOMETER MARCH, 1906.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d' Inghilterra per

L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

AUTOMOBILE CLUB OF GREAT BRITAIN AND IRELAND

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

SCEGLIENDO una

"TRIUMPH,,

sia essa una **BICICLETTA** o **MOTOCICLETTA**, il turista che la monta è protetto da qualsiasi incidente. Le immense risorse della Casa **TRIUMPH** unitamente all'abilità dei numerosi propri operai, danno alla **TRIUMPH** tali qualità che non sono sicuramente possedute da nessuna altra macchina. — Le proprietà della **TRIUMPH**, nella sua accuratissima costruzione ed eleganza di linea, sono descritte nel nostro interessante **Catalogo illustrato** e del quale possiamo spedirvene una copia **gratis**. Richiederlo direttamente alla

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - COVENTRY

oppure presso i sottosegnati Agenti : (Inghilterra)

MILANO - Palmiro Zignone - Corso Porta Romana, 65.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BIELLA - Federico Mandrino, Viale Regina Margherita.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe. Via Indipendenza, 55.
BRESCIA - Fratelli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO - Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza San Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F Calve, 4.
MODENA - Auto Garage Gatti - Via Emilia, Fuori Barr. Garibaldi.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Em.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108.
TORINO - F Opessi, Via Goito, 7.
TERNI - Porazzini Domenico e Figlio.
TERAMO - Auto Garage Abruzzese.

Chiari. — Monfardini Costanzo, Palazzoli Carlo.
Concesio. — Remida Leopoldo.
Ghedi. — Carera Pietro.
Montichiari. — Lodi Renzo.
Nuvolento. — PICCINELLI BARBARA.
Ponte di Legno. — Favallini G. B.
Pontevico. — Cerioli nob. dott. Mario, Gustinelli Isidoro, PREMI LUCIA, Sala Ernesto, ZANONI BIANCA.
Pralboino. — Molinari Vincenzo.
Provaglio d'Iseo. — Federici Guido, Zanetti Gerardo.
Rovato. — Angelini Luigi, Natali Arturo.
Salò. — Bianchi prof. Pietro, LONGHI ADELE ved. SCOTTI.
S. Eufemia della Fonte. — Marinoni Donato, Portesi Giovanni.
CAGLIARI. — Mutzu Giuseppe, Pettinau Battista, Piga Giuseppe.
Arbus. — Caddeo Ghiani Ferdinandò, Floris Efidio.
Dualchi. — Puligheddu dott. Basilio.
Nurri. — Lampis Enrico, Trois Emanuele.
Oristano. — Contini dott. Francesco.
Tortolì. — Contu cav. Ignazio, Piras Salvatore.
CAMPOBASSO. — Tozzi Enrico.
Castelmauro. — De Benedictis Alberto.
Ripalimosani. — Jammarino not. Desiderio.
Trivento. — Scarano Oreste.
CASERTA. — *Formia.* Filosa sac. Benedetto.
Gaeta. — Tomè Giulio.
Maddaloni. — Valle Gioacchino, Viganò Ernesto.
Piedimonte d'Alife. — Altobelli Alfredo, Scanuella Luigi.
Ponza. — Balzano Giovanni.
Riardo. — De Nuccio dott. Giovanni.
S. Maria C. V. — Merenda Domenico.
CATANIA. — Rapisardi Carmelo.
Mineo. — Guzzanti cav. uff. Corrado.
Randazzo. — Nob. Diego dei Baroni Fisauli.
CATANZARO. — *Marincola.* — Cattaneo Renato, Niccoli cav. avv. Francesco.
Feroleto Antico. — De Liguori Antonio.
Nicastro. — De Medici Ruggero.
CHIETI. — Circolo degli Amici.
Casoli. — Travaglini geom. Casimiro.
Palena. — D'Onofrio dott. Vincenzo, Perticone avv. Alfredo.
Pescara. — Brunetti Manfredi.
COMO. — Alborelli Francesco, Galimberti Mario, Pensa Carlo, Porta rag. Francesco, Volontè Vittorio.
Abbiate Guazzone. — Chironi Opinio, Colombo Gaudenzio.
Albate. — Club Pedestre « Sempre Avanti ».
Ballabio Inferiore. — Cimetta Aldo.
Bellagio. — Gilardoni Guido.
Besozzo. — Mattioni Battista.
Cantù. — Caspani Pietro, Molteni Ernesto.
Casanova Lanza. — Valli Angelo.
Castello s. Lecco. — Tonolli Angelo.
Cuvio. — Zanini geom. Bernardo.
Lecco. — Battistoni Ottavio, Ferrari ing. Giacomo.
Lenno. — Botta Giuseppe.
Menaggio. — Bartolomucci Carlo, Erba Enio, Manzoni Mario.
Garlate. — Bianchi Giuseppe.

Ai lettori della Rivista del T. C. I. forniamo

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

quasi in grandezza naturale, esecuzione "Air-Brush,, applicato su cartoncino preparato, finissimo passepartout inglese ad orlo bianco, con impressione di tronchi d'albero, con elegantissima cornice dorata stile "EMPIRE,, e cristallo doppio,

formato 54×64 centimetri al solo prezzo di costo di .. .. L. 10,80

imballaggio gratis

e ciò allo scopo d'introdurre, ***d'un colpo***, i nostri ingrandimenti fotografici in tutte le famiglie d'Italia.

GARANTIAMO L'ASSOLUTA SOMIGLIANZA *ed accettiamo di ritorno tutti quei lavori che non dovessero tornare di completa soddisfazione del Committente.*

Gli ingrandimenti si possono ricavare da ***qualsiasi fotografia*** ed anche da un gruppo, purchè, in questo caso, la persona, della quale si desidera l'ingrandimento, venga controsegnata con una **X**.

PAGAMENTO ANTICIPATO OPPURE CONTRO ASSEGNO

Raccomandiamo la maggior chiarezza e precisione nell'indicazione dell'indirizzo.

Si garantisce la restituzione della fotografia originale

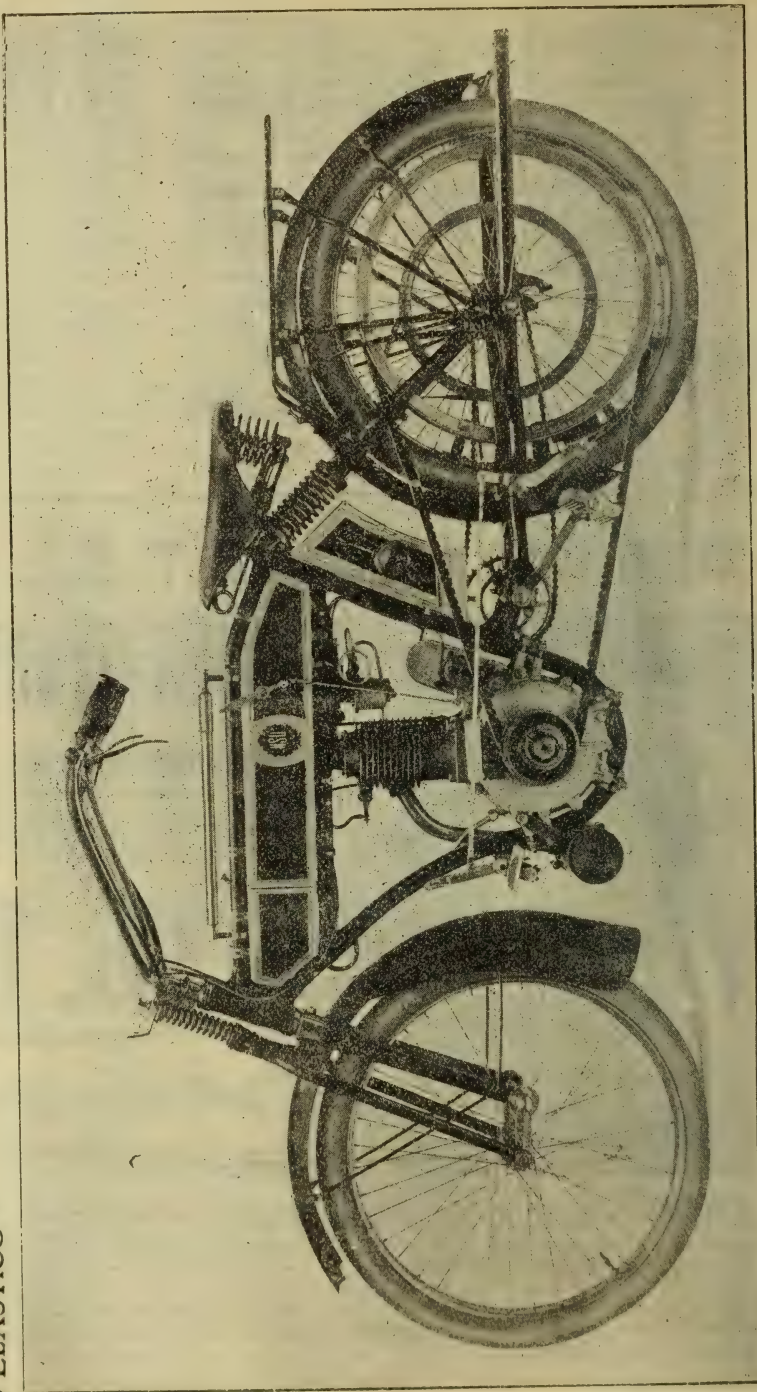
ISTITUTO INTERNAZIONALE RITRATTI - Piazza S. Stefano, 10 - MILANO
Casella Postale 1199.
Casa Principale a BERLINO S. W. 48
Filiali a Parigi - Bruxelles - Vienna - Rotterdam - Kopenaghen - Stoccolma - Christiania

MOTOCICLETTE N·S·U NECKARSULMER

da 1 ½ a 6 HP., ad uno e due cilindri
Cambio a due velocità e debrayage con partenza da fermo

TELAIO ELASTICO — FORCELLA ELASTICA — TENDICINGHIA ECCENTRICO

UN ANNO DI GARANZIA

OGNI TIPO SEMPRE PRONTO

Motocicletta N. S. U. 3 ½ HP. — Modello 1912.

Rappresentante Generale per l'Italia. **P. GHIRLANDA - MILANO** - Via Vinc. Monti, 26 - Telefono 10-712

Morazzone. — Ferrario Adolfo.
Mozzate. — Borsani Antonio.
Olgiate Comasco. — Bianchi Giovanni.
Porlezza. — Bergamini Albano.
Rovenna. — Balzarotti Giuseppe.
S. Giano. — Ceruti Ferdinando.
Tradate. — Elena Mario, Saldarini Vincenzo, Speroni Giovanni.
Travedona. — Bino Giuseppe, Giuliani Mario.
Varese. — Assali Italo, Lanzi Attilio.
Venegono Sup. — Peja Aristodemo.
Vergobbio. — Carpanetti Giuseppe.
Viggiù. — Cattò Natale.
COSENZA. — Bozza Domenico, Fazio Giovanni.
Amantea. — Cavallo Pasquale, Cavallo Stanislao, Mileti nob. Emilio.
Belmonte Calabro. — Adonio Torquato.
Carolei. — Grandoni dott. Francesco.
Castrovillari. — Cassanese dott. Giuseppe.
Fagnano Castello. — Amato Giuseppe.
Lago. — Caruso Salvatore.
S. Lucido. — Giuliani Fausto, Pagliari Licurgo, Pisani Fausto.
CREMONA. — Bellingeri Attilio, Ghisleri Ettore, Grassi cav. Francesco, Maglia Aldo, Martini Crotti conte Alessandro, Sordini Guido, Valdrini Saverio.
Casalbuttano. — Cervi Giuseppe, Lanzoni Arturo.
Due Miglia. — Arnold Carlo.
Romanengo. — Redaelli Angelo
Rovereto. — Moretti Carlo.
Sesto Cremonese. — Slerca dott. Milton.
Spineda. — Ardenghi Paride, Ardenghi Umberto, Vida Angelo.
Vailate. — Aroldi don Giuseppe. Tomei Ugo
CUNEO. — Cucci Cesare, Ferretti Massimo, Marchioni Luigi.
Alba. — Capponi Lorenzo, Vitali Pietro.
Costigliole Saluzzo. — Prato avv. Camillo.
Demonte. — Gatti Egidio.
Fossano. — Serra Francesco.
Garessio. — Pichioldi Giuseppe.
Mondovì Breo. — Bertola Domenico, Rocca Stefano.
Neive. — Bonelli dott. Giuseppe.
Ormea. — Pastorelli Federico.
FERRARA. — De Luigi Guelfo, Minerbi Renzo, Ricci Giuseppe.
Bondeno. — Cristofori Giovanni.
Jolanda di Savoia. — Spadoni Umberto.
Migliaro. — Farinatti Armisdo.
Ospitalmonacale. — Barbaro dott. Rodolfo.
Portomaggiore. — Bertelli Carlo, Caranti Giovanni, Fogli Raffaele, Mistri Curio, Tani Giovanni, Vaccari Adolfo.
Tresigallo. — Papparella Edmondo.
FIRENZE. — Bedini Raffaele, Benelli Alberto, Birga Gino, Boni rag. Alessandro, Brini Giuseppe, Carnesecchi Armando, Cheli Alfredo, Franceschi Marini Marino, Frapoli Vincenzo, Fulgeri Rodolfo, Gabellini Enrico, Grandis Guido, Lopez Dario, Marchi dott. Gino, Oriolo Giovanni, Perugia Alberto, Piacenti Roberto, Reggioli Luigi, Rozzo Giovanni, Schüller Wilhelm, Solito rag. Rosario, Tani Begni avv. Alfredo, Vayna De Pava prof. Eugenio.
Calenzano. — Borgioli Umberto.
Campi Bisenzio. — Boretti Amleto, Rastrelli Victor Ugo, Rugi Cesare.
Empoli. — Bargellini Giuseppe, Giuliani Giulio.
Pelago. — Movelli Lepanto.
Pistoia. — Boccaccini Raffaello, Rafanelli Paolo, Sport Club.
Prato. — Biagioni Giovannino, Compagnia Ciclistica R. Convitto Cicognini.
S. Marcello. — Lotti Augusto.
Tavernuzze. — Magnolfi Olindo.
FOGGIA. — Bertetti Oliver.
Ascoli Satriano. — D'Errico Polito.
Cerignola. — Albano Giuseppe, Campaniello Michele, Cappabianca Francesco, Caputi Giuseppe, Coluccelli Gaetano, Colucci Simone, Cortese Giovanni, De Santis Giuseppe, Manzari Gabriele, Russo Ernesto, Russo Giuseppe.
Lesina. — Calvo Diodato.
Lucera. — Fedele Domenico.
Ortonova. — Traisci Domenico.
Stornara. — Caggese cav. Domenico, Moscarella Savino.
Stornarella. — Scarcella Ruggiero.
FORLI'. — Feralli Pietro.
Cattolica. — Lazzari Giuseppe.
Cesenatico. — Luppi Oreste.
Rimini. — Ottino Candido.
GENOVA. — Alassia Giuseppe, Antonietti prof. Italo, Ardù Vincenzo, Ballarelli rag. Mario, Biagiotti Raffaele, Binasco Alessandro, Boj Serra Geppino, Bonetti

REGALO — REGALO — REGALO
OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.
F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA (Liguria)
Socio del T. C. I.
Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE

MOTOBORGO
LA MARCA ITALIANA DI GRAN LUSSO
TORINO — Via XX Settembre, N. 15 — TORINO

Ing. L. TROUBETZKOY & C. MILANO .. .. .. Via Mario Pagano, 43
FARI - FANALI - GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY ✣ SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI ✣ Chiedere Cataloghi

avv. Gaetano, Borsari Oronte, Bozzi rag. Enzo, Bruna Enrico, Brusco Giovanni, Calvi Francesco, Capurro G. B. Giuseppe, Carr Thomas B., Casareto Franz, Ciocchetti Attilio, Costa Giuseppe, Costabel Prospero, Cuneo Felice, Daccà G. B., Dal Corso Giovanni, D'Aste G. Mario, Dellepiane Domenico, Dellepiane Giuseppe, Dugoni Adolfo, Faccetti Vincenzo, Figallo Armando, Figari dott. Francesco, Finocchietti Oreste, Galloni Ferruccio, Garbarino Amedeo, Gatti Alberto, GRANARA IRENE, Isola Severino, Langer Augusto, Massagrande Gaetano, Mattiotti Enrico, Mazziani Gerolamo, Missaglia Enrico, Molfino Erasmo, Montelli Angelo, Monti Luigi, Musso Amedeo, Natoli dott. Clemente, Oneto Antonio, Origone Luigi, Pace Antonio, Pagano Gaetano, Pavanetto Antonio, Pecoraro comm. Giuseppe, Pesce Carlo, Pescino Adolfo, Pinto ing. Natale, Pisani Eugenio, Pizzamiglio Giuseppe, Preve Mario, Priggione Carlo, Raggio Francesco, Roccatagliata Mario, Rovati Pietro, Santagata rag. Antonio G., Sessarego avv. Giacomo, Silvano Giuseppe, Siri Niccolò, Spada Franco, Terzano Nicola, Traverso Francesco, Torchio Alberico, Vallarino Eugenio, Vannelli Cesare, Voglino Giuseppe.

Albissola Marina. — Barile Giulio.

Bavari. — Nicoletti Silvio.

Bertigaro. — Bernero Simone.

Bogliasco. — Fravega Giuseppe.

Bolzaneto. — Piccardo Italo.

Busalla. — Berri Giuseppe, Calzini Victor Hugo, Leopardi Italo, Nadone ing. Franco.

Cairo Montenotte. — Bormioli avv. Jean, Milano dott. Francesco.

Chiavari. — Lombardi G. B., Tacchino Giacomo.

Nervi. — Balestra Antonio, Provinciali Dante, Viacava cap. Francesco.

Pegli. — Morabito avv. Alfio, Rebuscion Adolfo.

Piana Ciscia. — Martini Marcello.

Portofino Mare. — Bodini Fermo.

Quinto. — Cafferata Emanuele.

Rapallo. — Brunetti sac. Antonio.

Rezzoaglio. — Gianotti dott. Eligio.

Rivarolo Ligure. — Bossi Mario.

Sampierdarena. — Bagnasco Arnaldo, Brambilla Dante, Carbone Eugenio, Chiesa Carlo, Dainelli rag. Lincoln, Danovaro Salvatore, Landriani Marco, Lertora Mario, Parodi Lorenzo, Saba Mario.

S. Andrea. — Luiselli Luigi.

S. Terenzo. — Marcenaro Claudio.

Sarzana. — Bernucci march. Stefano, Piazza Lindoro, Podestà dott. Temistocle, Sandino Nino, Tonelli Alfredo.

Savona. — Cerruti Cristoforo, Cirio Pietro, Croce Nicolò, DE FILIPPI ESTER, Minuto rag. Gerolamo, REBAGLIATI MARIA, Saettone G. B., Schiavo prof. Gius. Domenico, Scotto M. Giuseppe.

Sestri Levante. — Filiberti avv. Luigi.

Sestri Ponente. — Testa Giuseppe.

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI

Casa Fondata nel 1872

VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63

Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in "*Globi*,, e MINESTRE LIEBIG in "*Dadi*,, adattissimi per turisti.

Prezzo pei "Globi,, L. 0,20 la scatola di 4 — "Dadi,, L. 0,60 la scatola di 12

Motore fuori bordo "WATERMAN,,

a magnete staccabile e portatile, cilindro verticale il più razionale. Forza 2 HP. abbondanti; peso circa 25 chg. Converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile in brevi istanti senza dover apportare modificazioni alla barca, e colla stessa facilità e prontezza si rimuove per tenerlo al sicuro. Velocità da 8 a 12 chm. all'ora. Elica, pompa, carburatore, timone, serbatoio e magnete formanti un sol corpo col motore. Messa in moto facilissima.

NB. — Inscritto, partito e premiato con medaglia d'argento alla Crociera Motonautica Torino-Venezia-Roma 1911. — Costituisce lo *sport ideale* per laghi, fiumi e spiagge. - Chiedere listini alla

RAPPRESENTANZA GENERALE WATERMAN

Via Caradosso, 14 - MILANO

Assortimento motori laterali - Eliche reversibili

Apparecchi d'Inversione.

Sori. — Drago Ignazio, Picasso Salvatore.
Spezia. — Bertone Giuseppe.
Torriglia. — Costa Luigi.
GIRGENTI. — *Cianciana.* — Cantù ing. Luigi.
Menfi. — Casà Ferdinando.
Porto Empedocle. — Carmina Ugo.
Rocca S. Nicola. — Ciacchella Giuseppe.
Sciacca. — Gerardi Gaetano.
GROSSETO. — *Giuncarico.* — Malossi rag. Roberto.
Massa Marittima. — Cappelli Michele, Fiorini Fiorito.
Orbetello. — Bagnoli Ugo, Quattrini Luciano, Rossi Silvio.
LECCE. — Bari Domenico.
Brindisi. — Coschina Giorgio, Di Giulio Arturo.
Gallipoli. — Abate Amleto, D'Elia Balilla, Natali Salvatore, Solidoro Emanuele.
Grottaglie. — Mondino Oreste.
Salve. — De Vittorio Antonio, Lionetto Giuseppe.
Spongano. — Coluccia dott. Vincenzo.
LIVORNO. — Agretti Dante, Bertani Felice, Buti Ezio, Caprina Angiolo, Corridi Pasquale, Fiorini Vico, Pacinotti Ezio, Raddi Francesco, Sibaldi Alfredo, Trotta Corrado.
Portoferraio. — Ballini Raffaello, Lorenzi Domenico.
Rio Elba. — Moraccini Taddeo.
Rio Marina. — Giannoni Augusto. Muti Virgilio, Torretti Marino.
LUCCA. — Rizzo Carlo.
Bagni di Lucca. — Citti Eugenio.
Camaiore. — Parpinelli dott. Angelo.
Coreglio. — Mazzotti Leonello.
Ponte a Moriano. — Pieroni Anacleto.
MACERATA. — *Camerino.* — Marconi dott. Enzo.
Pausula. — Bartolazzi Pier Francesco.
Portocivitanova. — Cherubini rag. Leobruno.
S. Ginesio. — Costantini cav. Beniamino.
MANTOVA. — Barosi cap. Gino, Bonetti Tacito.
Castiglione Stiviere. — Franchini Attilio, Mussi Giuseppe.
Medole. — Frigeri Luigi, Turganti Sperandio.
Moglia. — Potecchi Celeste.
Montanara. — Scardova Irineo.
Ostiglia. — Semprini Alfredo.
Sermide. — Mosso Eugenio, Vaiani dott. Enrico.
Sustinente. — Pincella Ulisse, Zavanella Mario.
Suzzara. — Albertini Giuseppe, Capelli Sivardo.
MASSA CARRARA. — Angelotti Ernesto, Fornaca avv. Alfonso.
Aulla. — Asti avv. Mario, Chistoni Ettore, Riccardi Ferruccio.
Bagnone. — Francia Enrico.
Carrara. — Orlandi Gustavo, Pannitti Alfonso, Valli Carlo.
Montignoso. — Vietina Massimiliano.
Mulazzo. — Giovannacci Giuseppe.
MESSINA. — Anastasio dott. Paolo, Cirenei cav. Raffaello, La Corte Giovanni, Piccione rag. Salvatore.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7.50
" " " " 5	" 9.50
" " The Duke per match	" 13.50
Scarpe speciali The Banzai	" 10 75
" " Mc Gregor	" 12,50
Camicie nei colori delle società	" 4,–
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori a scelta a piacere	L. 3.50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " " resist.	" 10 —
" per maratone	10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizî faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni**, **dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**

Ottimo nelle **morsicature d'insetti**, ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro**, ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.

L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo disinfettante, astringente, sedativo e solvente.

Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**

— Trovasi nelle migliori Farmacie —

Vasetti da L. **2** e da L **5**

(aggiungere cent. 20 per spese postali).

Certificati medici a richiesta.

Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano

Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili. Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE

Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)

APERTO TUTTA LA NOTTE

MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)

Officina - Riparazioni - Forniture complete.

ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova

DINAMO T. C. Semplicità Economia

Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.

Preventivi a richiesta

Telefono 10-005 Telegrammi; Autocentral - Milano

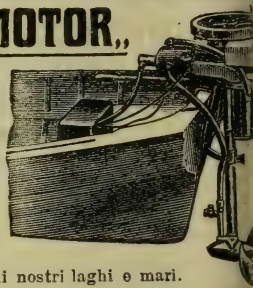
Naso. — Maneri cav. Ernesto.
S. Salvatore di Fitalia. — Musarra Taddeo.
MILANO. — Angelini Emilio, Antonini Giuseppe, Aroldi Dante, Aschieri Vittorio, Aspesi Eugenio, Astesani Carlo, Bajetta Carlo, Barenghi Alessandro, Beretta Carlo, Berger Oscar, Bernareggi Mario, Besozzi Danilo, Bona Arnaldo, Bonacina Erminio, Bonato ing. Pietro, Bonelli Silvio, Bontempi Pietro, Bonzani dott. Guido, Bonzi Carlo Massimo, Borsani Luigi, Botti Eugenio, Briante Antonio, Brovelli Mario, Brusa Giuseppe, Buttazzoni rag. Ortensio, Cadin Adriano, Canali Enrico, Candiani Guglielmo, Cantoni Romeo, Carelli Edoardo, Cassani Amatore, Cattaneo Alessandro, Ceccarelli Francesco, Celeri Ermellino, Celtino Marcello, Citella ing. Luigi, Civetta Antonio, Colombo Antonio, Comoglio Rodolfo, Compà Emilio, Concari Ambrogio, Confalonieri Stefano, Consonni Emilio, Corti Giovanni, Crotti Franco, Damelli Mario, Da Mica Nicolò, Etter Giovanni, Ferrari Dino, Ferrari Lino, Festini Ettore, Figini Mario, Finzi Arrigo, Franzin Augusto, Fumagalli Alfredo, Fusi don Edoardo, Gadini Eligio, Galli Cesare, Garavaglia Alfredo, Gaspari magg. Francesco, Genta Giacomo, Gerli Attilio, Ghiacci Leandro, Ghilardi Luciano, Gianella Paolo, Gianinazzi Francesco, Gianotti Riccardo, Giovanelli de Moris nob. Ugo, Giudici Francesco, Gliamas Leopoldo, Goetz Jacques, Granata Amleto, Isalberti Angelo, Lazzetti Luigi, Lenti Mario, Leonelli Ernesto, Levi avv. Augusto, Lombardi Giuseppe, Maggioni Giacinto, Maltecca Vincenzo, Manarini Bernardo, Marani Emilio, Marchiani Armando, Marelli Aristide, Mari Luigi, Mariani Felice, Mauri rag. Guido, Mazzola Silvio, Mela Pasquale, Messaggi cav. rag. G. B., Miani Massimiliano, Misurelli Angelo, Molteni Luigi, Montagna Umberto, Monti Giuseppe, Moschieri Cesare, Murphy Guglielmo, Nervi Gerolamo, Nesti Enzo, Norsa prof. Vittorio, Oliva Luigi, Osnago Enrico, Ossipoff Giorgio, Panzeri Mario, Pasqui Raffaello, Peruzzotti Luigi, Peslalz Giuseppe, Pezzoni Luigi, Piantanida Mario, Picozzi Gian Piero, Pisa dott. cav. Arnaldo, Platania Giovanni, Pozzi Carlo, Pozzi Giuseppe, Pradè Luigi, Razzini Carlo, Ridolfi Luigi, Rimoldi Bruzio, Rimoldi Salvatore, Rognoni Renato, Rozzoni Mario, Rusmini Arnaldo, Sacchetti Andrea, Salvini Luigi, Scandolara Donnino, Scudellari Gastone, Semenza Piero, Sigrist Edoardo, Società «Alfa Lava», Società Bersaglieri in Congedo, Sola Giuseppe, Somaschini Valentino, Sommaruga Giuseppe, Spagnoli Achille, Talamona Carlo, Tassinari Bruto, Tiberto Fausto, TCC-KUS JONA JOLE, Tognacchini Francesco, Tortonese Giulio, Travasoni Guido, Trevisan Silvio, Uberti Pietro, Urtis Mario, Vallardi Giuseppe, Vecchietti Emilio, Villa Mario, Vismara Antonio, Vivarelli ing. Genesio, Volpi Domenico, Zappa Alfredo.
Abbiategrasso. — Gioletta Carlo.
Bollate. — Motta Angelo.
Bovisa. — Drinkwater Iames.
Busto Arsizio. — Cerana Roberto, Cerini dott. Oreste.
Casalpusterlengo. — Grossi Pietro, Sozzi dott. Battista.
Cisliano. — Boretti Ernesto. Moscatelli Alessandro.
Codogno. — Paglia Biagio.
Concorezzo. — Guzzi Alfredo.
Cormanno. — Ghezzi Giuseppe.
Cornate. — Crippa Giuseppe.
Crugnola. — Castiglioni Carlo.
Desio. — Riboldi Spirito.
Galgagnano. — Sfondrini Giuseppe.
Gallarate. — Colombo Ettore, Fontana Luciano, Forni Giosuè, Gomarasco Giacinto.
Gorla Primo. — Villa Giuseppe.
Greco Milanese. — Blesi Guglielmo, Minghelli Geminiano.
Inveruno. — Pontara Ferruccio.
Legnano. — Lavazza Enrico.
Limbiate. — Colombo Piero.
Livraga. — Vittadin Giovanni.
Lodi. — Quaini Giovanni.
Mairago. — Anelli Carlo.
Melegnano. — Massironi Leopoldo.
Mesero. — Porati Vittorio.
Monza. — Butti Luigi. Campanari Alessandro, Cignoli Cesare, Club Alpino Italiano «Sezione Briantea», Fumagalli Gerolamo, Mauri Angelo, Società Buonumore, Viganò Giovanni.
Musocco. — Carcano Umberto.
Ossona. — Pizzi don Giuseppe.

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nello preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongo o ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4
FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

"EVINRUDE MOTOR,,

Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza 1½ HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Già da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati al Rappresentante Generale per l'Italia: Giuseppe A. Caros[...]
2, Piazza Tommaseo - MILANO

PALMA — AUSTAMERI[...]
VERO TACCO DI CAUCCIÙ — PNEUMATICI PER AUTOS E CIC[...]
LEIDHEUSER & C.o
· MILANO — ROMA — TORINO — BOLOGNA ·

Paderno Dugnano. — Bevilacqua Giovanni.
Pogliano. — Pavani Giacomo.
Ponte Nuovo di Magenta. — Maltagliati Alberto.
Precotto. — Villa Attilio.
Rozzano. — Carnevali Francesco.
Saronno. — Gariboldi Luigi, Lazzero Guglielmo.
Sedriano. — Chiappa Aristide, Cucchiani Luigi.
Seregno. — Fossati Luigi, Galimberti Natale.
Sesto S. Giovanni. — Trasi Giuseppe.
Vedano al Lambro. — Paita Carlo.
MODENA. — Ascari Paride, Baroncini Augusto, Bertoni Giuseppe, Bolognesi conte cav. dott. Giulio, Carretti rag. Cesare, Duranti Giulio Cesare, Ranieri prof. Roberto, Righi rag. Gustavo, Squadrini prof. Giulio.
Baggiovara. — Severi Vincenzo.
Carpi. — Corradini Giuseppe, Piccinini Giovanni.
Maranello. — Groppi Casinelli Ernesto.
Mirandola. — Sorge D. Filippo.
Sassuolo. — Pincelli Umberto.
NAPOLI. — Auletta dott. Giuseppe, Banco Alberto, Berardelli avv. Andrea, Capaldi Achille, Colonna Cesare, Dell'Aquila Antonio, Diotaiuti Domenico, Dragotti ing. Silvestro, Esposito Raffaele, Forcina Giovanni, Fusco Vincenzo, Gonella Carlo, Lombardi Luigi, Magnante avv. Rocco, Mezzadri Renato, Michilli Vincenzo, Nobile prof. Vittorio, Palmieri ing. Carlo, Palmieri Mariano, Sabini conte ing. Pasquale, Sgherzi Eduardo, Segapeli Urbano, Sorrentino Paolo.
Castellamare. — Ingenito Giovanni.
Giugliano Campania. — Del Pezzo Ernesto.
S. Agnello. — Gargiulo Aniello.
Torre Annunciata. — Jovino Giacomo.
NOVARA. — Brambilla Martino, Brunazzi Amilcare.
Andorno. — Conterio Armido, Costanza Vittorio.
Arona. — Maffini Piero, Roncoroni Ugo.
Biella. — Airaldi Umberto, Fontanella Giuseppe, Gaia Enrico, Magliola Alfredo, Stainer Renato.
Bogogno. — Sacco Federico.
Borgomanero. — Calzone Federico.
Campiglia Cervo. — Foglia Edoardo.
Candelo. — Mussone Leopoldo.
Casapinta. — Benzio Costantino.
Castellazzo. — Guaglio Ottavio.
Cerano. — Forlini Giovanni.
Cerrione. — Consavella don Marcellino.
Chiavazza. — Buratti Massimino.
Craveggia. — Ruga Ernesto.
Crescentino. — Ferrarotti Pietro.
Domodossola. — Mazzola Arturo, Pasteris Mario, Roggiani Giuseppe, Vigliani Camillo.
Intra. — Cardani Giuseppe, Cardoletti Francesco, Ghioni Guerino, Marcaletti Giuseppe, Parnisari Arturo, Tonaghi Nicola.
Netro. — Cimma Alfonso.
Occhieppo Inf. — Pivano Angelo, Vigliani Mario.
Oleggio. — Manazzali Angelo.
Omegna. — Cerini rag. Antonio.
Pallanza. — Betteo Stefano Luigi, Righetti Giovanni.
Pavignano. — Jupsin Umberto, Pianceri Mosso, Nigra Aldo.
Quarona. — Cozzi sac. Vittorio.

GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA" Vino bianco secco prelibato
servito al banco **LEOPOLDO GAZZALE** ai Portici Vittorio Emanuele, 34

Reticella infrangibile auto-accenditrice "UNIK"
Contrariamente alle reticelle in uso, polverizzantisi al minimo contatto, la reticella "UNIK" segna una grande vittoria nel campo dell'incandescenza, poichè, fabbricata con materie e procedimenti speciali, dà affidamento della massima resistenza, sopportando, dopo bruciata, un peso di 30-40 grammi, senza temere le pieghe, le scosse e le correnti d'aria e, tolta dal becco piegata non si rompe. — La **Auto-accensione** elimina qualunque elemento per l'accensione, poichè aprendo gradatamente il becco a gas si ha luce chiara e potente, con rapidità comodità. — Adottando la reticella "UNIK" si realizza economia, data la durata massima, il risparmio per l'auto-accensione, il risparmio di gas, e la maggior luce ottenuta. — Dimenticando aperto il becco a gas, la reticella si accende, offrendo così garanzia contro fughe di gas, ed evitando disgrazie.
Chiedere interessante opuscolo gratis ai Concessionari:
G. M. Balsari & C. - Corso Venezia, 71 - **Milano**

RINOMATI APPARECCHI FOTOGRAFICI
MURER'S EXPRESS
125 modelli differenti
da L. 13 con obbiettivi acromatici
a L. 350 con obbiettivi anastigmatici
Chiedere Catalogo, che si spedisce gratis, alla Ditta
F.lli MURER
OTTICI
Corso Venezia N. 1
MILANO
ed il Catalogo N. 2
Accessori per Fotografia.

Città - Paesaggi ITALIA ILLUSTRATA Laghi - Musei
Esigere Marca di Fabbrica
Cartoline artistiche finissime di lusso
"BRUNNER"
Soltanto nei migliori negozi

OROLOGIO TOURISTE

Braccialetto in pelle adatto ad ogni polso per uomo e signora.

FUNZIONAMENTO GARANTITO

Cassa di vero nichel
L. 7,50

Cassa argento garantito
L. 9,50

Cassa oro 18 carati controllato
L. 35 —

Franco di porto nel Regno

Inviare importo anticip. alla

MANIFATTURA OROLOGI
Via Vittoria, 47 — MILANO

GAMBALI INGLESI

per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Calzature americane ed inglesi

Rappresentanza esclusiva :

PREMIATA STIVALERIA COLOMBO

Via Carlo Alberto, 28 - MILANO

CATALOGO A RICHIESTA

SCONTO AI SOCI DEL TOURING

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO

Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSILI

per lavorare il Legno e i Metalli.

Ventilatori - Pompe — Motori "REX,, a benzina, olio pesante, ecc.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Impianti per saldature autogene.

Ing. MONNET & CARAMELLI

TORINO

Via XX Settembre, 11 - Telefono 4
Telegrammi: "COSENOFI,,

Apparecchi Elettrici di Riscaldamento.

Apparecchi Elettrici di Riscaldamento.

"FON,, - Doccia di aria calda e fredda. . L. 51,50
"POUF,, - Scaldapiedi elettrico in velluto, consumo di corrente come una lampada da 10 candele . . . . L. 26,50
CATAPLASMA elettrico, cm 260×330, prezzo ridotto a . . . . L. 21,50
TAPPETI elettrici a prezzi varii.

Merce franca di porto e imballo in tutta Italia.

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

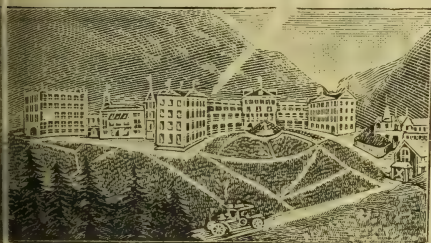
di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

Quittengo. — Viola don Ernesto.
Rimella. — Dago Alberto.
Ronco. — Foglia Ferdinando, Penna Ernesto.
S. Germano Vercellese. — Paggi Francesco.
Serravalle Sesia. — Cena Onorio.
Tavigliano. — Sella Tabachin Antonio.
Trivero. — Loro Lamia Ercole.
Vallemosso. — Bozzo Emanuele.
Varallo. — Bonola Giovanni, Ridolfi Vincenzo.
Vercelli. — Amedeo dott. prof. Domenico, Asei Conti Piero, Balocco Angelo, Battezzati dott. prof. Gaudenzio, Coggiola Luigi, Gay Ernesto, Salvaneschi Celestino, Sandri Mario.
Viverone. — Schneyder Hermann.
PADOVA. — Antonini Arturo, Ardizzoni avv. Guido, Bottiglieri Enzo, Carollo Santo, Cavezzali ing. Alessandro, Cristofoli Lodovico, Dell'Acqua dott. Guido, Gargiulo Nicola, Ghedini dott. Nicolò, Lui Gaetano, Maffioli Eugenio, Moschini Giacomo, Scarabello Gaetano, Schiesari ing. Baccio, Soldà Daniele.
Cervarese S. Croce. — Calvi Oliviero, GIROTTO MARIA, Marcolin Giosuè, Matta Emilio, Perin Giovanni, Roversi Alberto, Taverna Luigi, Zanardo Emilio.
Monselice. — Coletti Giuseppe, Nicoletto Luigi.
Montagnana. — Negri Bevilacqua Antonio.
Piove di Sacco. — Bertoldi Antonio, Veneziani Edoardo.
Saletto. — Piovan Vittorio.
S. Maria di Veggiano. — Gardettin Giovanni.
Villafranca Padovana. — Giaretta Giuseppe.
PALERMO. — Berinelli bar. Giovanni, Carlo Emanuele, Carnemolla Guido, D'Antoni Giovanni, Di Napoli cav. ing. Giuseppe, Ferruzza Gaetano, Fiorenza Ignazio, Foderà avv. Ottone, Gatti cav. uff. Antonino, Imparato Alfredo, Jaforte ing. Riccardo, Marangolo Manlio, Miceli Marco A., Noto dott. Francesco, Polettini Aldo, Sanfelice Giulio, Sportelli Salvatore, Tirroni Giuseppe, Vermiglio Gioacchino, Zingone Raffaele.
Cerda. — Zacchè Tullio.
Parma. — Beduschi Francesco, Brignoli Piero, Pettiman rag. Ettore, Uccelli Catullo.
Borgo S. Donnino. — Cantarelli Aldo, Cortellini Valentino, Dioni don Basilio, Ferrari Beniamino, Magnani Ugo, Mariani Adello, Riccardi Valentino, Riguzzi Biagio, Rizzi Giuseppe, Spagnoli Vittorio.

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

ZEISS
"TESSAR"
1: 3,5 — 1: 4,5 — 1: 6,3
Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi
OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO
In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici
CARL ZEISS - MILANO
Piazza del Duomo, 19
Jena. Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna.

GUSTAVO WEINHAGEN & Co.
MILANO ..
Via Donizetti, 6
(Porta Vittoria).
SCALDABAGNI
(Massima economia nel consumo del gas: un bagno in tre minuti per cinque centesimi!).
VASCHE DA BAGNO
in ghisa — Le più forti e le più convenienti!
Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 % sul prezzo del Catalogo, ed inoltre si spedisce franco stazione ferroviaria.
Notate bene questa facilitazione!
Chiedere Catalogo a
Gustavo Weinhagen & Co.
Via Donizetti, N. 6 MILANO

BINOCOLI A PRISMI

Modello "FILOTECNICA,,

:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali / Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.

MILANO — ROMA

GANZINI

MILANO

Via Solferino

N. 25

FOTO-SPORT

la migliore

e più ricca fonte

Catalogo 1911 gratis

contro cartolina doppia.

IMPORTANTI NOVITÀ FOTOGRAFICHE

DELLE MIGLIORI MARCHE.

DITTA GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO

Assortimento completo in

Materiale, Pezzi di Ricambio ed Accessori

per Velocipedi ed Automobili

Rappresentante Esclusivo per l'Italia delle Rinomate Marche:

RENOLD Catene per Biciclette

Automobili - Camions - Aeroplani.

WILSON Biciclette - Serie

Pneumatici - Selle

Ruote libere - Specialità diverse .. ..

CITO-WERKE A. G.

Serie speciali per Biciclette con movimenti a cuscinetti a sfere .. ..

KRONPRINZ (K. C.)

.. Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica .. ..

STURMEY-ARCHER

.. Mozzi a tre velocità, a tre velocità con freno contropedale per biciclette.

.. Mozzi a tre velocità e debrayage per Motociclette .. ..

JENATZY-LELEUX

Pneumatici per Automobili .. ..

.. .. Gomme piene per Camions

lorno. — Bianchi Dino.
rnovo Taro. — Ditta Fratelli Carubbi, Martelli Enrico.
edesano. — Belli Luigi.
onchio. — Rio Davide.
llegrino Parmense. — Brancasi Alfredo, Feci geom. Livio.
miola. — Prati Pietro.
la Baganza. — Cavasse Emilio.
Lazzaro. — Richetti Giuseppe.
lsomaggiore. — Rebucci cav. Augusto Mario.
ssa. — Moretti Pino.
VIA. — Friso comm. Luigi, Mauri ing. cav. Giovanni.
lliavola. — Guerra Cesare.
tone. — Troglio ing. Amedeo.
rescala. — Brega ing. Francesco.
radella. — Carbone Vittorino, Corradini Vittorio, Meneghetti prof. Francesco.
rre del Mangano. — Palestra Giuseppe.
gevano. — Baini avv. Achille, Piredda Pasquale, Vitali cav. Vittorio.
oghera. — Cevasco Federico.
ERUGIA. — *Bruna.* — Venturi Colombo.
Campello. — Bonilli Giuseppe.
Fara Sabina. — Magni Costantino.
Gubbio. — Agostinucci Domenico.
Ponte Pattoli. — Pucciarini Vittorio.
Terni. — Direzione d'Artiglieria della Fabbrica Armi, Fociani Oreste.
Todi. — Regazzoni Tiziano.
PESARO. — *Acqualagna.* — Mochi Luigi.
Bellisio Solfare. — Franciolini Ezzelino.
Fano. — Lombardi Michele, Pinzani dott. Emilio.
Urbino. — Gregori Carlo.
PIACENZA. — Anselmi Emilio, Bresciani dott. Giuseppe, Girometta Paolo, Gonni Gino.
Bardi. — Vaccari Lorenzo.
Carpaneto. — Zanangeli Abele.
Castell'Arquato. — Prati rag. Enrico.
Cortemaggiore. — Ziliani Cesare.
Fogarole. — Ferrari Michele.
Mottasciana. — Torta Cesare.
PISA. — Canevazzi dott. Eugenio, Del Priore dott. Nino, Francese geom. Pasquale, Gherardi Luigi, Mura Salvatore.
Cascina. — Jacopini Oscar.
Fauglia. — Gherardini Alfredo.
Piombino. — Gelati Alfredo.
PORTO MAURIZIO. — *Airole.* — Molinari Bartolomeo, Silla Quintino, Viale Carlo.
Bordighera. — Abbo Nicola.
Costa d'Oneglia. — Berio Bernardo.
Pompeiana. — Anfossi Vincenzo, Como Bartolomeo, Martini G. B., Martini Giuseppe.
Ventimiglia. — Abbo Carmelo.
POTENZA. — Festucci Luigi, Giorgi ing. Silvio.
Atella. — Arecco Giovanni, Capozzi Attilio, Pellegrini Umberto.
Chiaromonte. — Ducci Giovanni.
Genzano. — Panni Alfonso.
Irpina. — Scialpi dott. Nunzio.
Maratea. — Palmaverde Secondo.
Marsiconuovo. — Pasquarelli Francesco.
Melfi. — Santoro rag. Dino.
Ripacandida. — Fusco dott. Angelo.
Rionero. — Buzzi Enrico, D'Andrea Luigi, Malagoli Antonio, Pagliardini Alfredo.
Ruvo del Monte. — Grassi Giovanni.

Rappresentanti per Milano e Provincia delle Motociclette "SAROLEA,,
Moto-Garage "CENTRALE,, Pirola & Faravelli Via Pattari, 6 Milano
Vendita di motocicli d'occasione. — Officina per riparazioni. — Assortimento in gomme ed accessori. — Deposito benzina, lubrificanti, ecc.
Affiliato al T. C. I.

Liquore Strega
ALBERTI BENEVENTO
SA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii
STERN-SONNEBORN
GENOVA

PREMIATA CASA DI ARGENTERIE

COPPE PER PREMI

POSATERIE argento e di metallo bianco doppiamente argentato.

GAETANO BOGGIALI - MILANO

Via S. Maurilio, 17 - Telefono 20-72

RICCHI CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA CON CARTOLINA DOPPIA.

N. 1352

Servizio liquori argento in astuccio

Lire 127 —

N. 2540

Splendida Coppa argento.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL"

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

DINAMO

"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica

Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 » } GARANTITI

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini" di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19

CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE

COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

RAVENNA. — Baldini Dario, Benelli Arturo, Casadio Domenico, Concaro Angelo, Cottignoli Lorenzo, Martelli Osvaldo.
Castelbolognese. — Unione Sportiva.
Faenza. — Cani rag. Carlo, Cortesi Bernardino.
Lugo. — Randi Giulio.
REGGIO CALABRIA. — Ambrosio dott. Bruno, Burattini Carlo, Janora ing. Domenico, Litterio geom. Anteri, Lombi rag. Roberto, Malara Domenico, Morabito Calabrò prof. Francesco, Pappalardo geom. Giovanni, Poloni geom. Alfredo, Valbusa prof. Ubaldo, Vigilante Giovanni.
Bagnara. — Ciccone Rosario, Laponte Beniamino, Pistolesi Gilberto.
Bova. — Bucarelli dott. Filippo.
Bovalino. — Cincinnati Riccardo, Coco Rosario.
Caraffa del Bianco. — Armocida Giuseppe, Battaglia not. Giuseppe, Mezzatesta cav. Pietro, Pedace Enrico.
Casignana. — Naime Michele.
Gerace Superiore. — Portaro avv. Giuseppe.
Gioia Tauro. — Scuteri Giuseppe.
Melito. — Bifulco Edoardo, Scrufari Giuseppe.
Palmi. — Migliorini Alberto, Morabito Domenico, Palma Giuseppe.
Polistena. — Sigillò Giuseppe.
S. Gregorio. — Alampi Consolato.
S. Lorenzo. — Zuccaloi Saverio.
REGGIO EMILIA. — Bonezzi Umberto, Catellani Riccardo, Ceci Clicerio, Davoli Armando, Jotti Eugenio, Marzi Alfredo, Pasi don Augusto, Ruscelloni rag. Alfredo, Tedeschi Adelmo, Valenzuela cap. Alfredo, Zanichelli Lino.
Correggio. — Rigoni Luigi.
Fabbrico. — Circolo «Virtus et Labor».
Guastalla. — Mossina Aldo.
Montecavolo. — Camurri dott. Giuseppe.
S. Martino in Rio. — Beltrani Adelmo, Signorelli Luigi.
Scandiano. — Nuvoletti Clemente.
ROMA. — Alfano Vincenzo, Algranati avv. Renato, Anamia Luigi, Assensio Giustino, Bartoli geom. Guido, Basile avv. Manlio, Beretti Lorenzo, Berio Fulvio, Bertini Giovanni, Bettoja Ettore, Biblioteca della R. Corte dei Conti, Billaud cav. Quirino, Bistrom bar. Fedor, Bolla comm. Marcello, Buscajoni Giulio, Bondi Crescenzio, Bondi Giulio, Buselli Carlo, Caccaos Lucio Mario, Cacciò Renzo, Campodonico Oreste, Caroni Amilcare, Cartoni Guglielmo, Catassi Torquato, CAVALLINA PAOLA, Coen Enrico, Conforti Giovanni, Corte Renato, Cozzolino Amedeo, Croce Pasquale, D'Aroma Elia, De Falco ing. Arturo, Del Vecchio Davide, Di Lorenzo Santi, Di Tano Giovanni, Duval Carlo, Fantin Felice, Faraci Nicolò, Fasoli Ettore, Ferreri prof. Gherardo, Fiorentino Giacomo, Fiorenzoli Cesare, Fracassini Serafini Filippo, Garrassi Guido, Geminiani Giuseppe, Gerardi sac. Gerardo, Giovannucci Enrico, GRIFONI BATTELLI GIULIA, Leonardi Pio Alessandro, Lobate Aristide, Mascitelli avv. Alberto, Medici Francesco, Mercanti Antonio, Minerbi Vittorio E., Mo-

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di **Westminster** di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di **S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo,** e dell'incoronazione di **Giorgio V** a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel **Westminster**. Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo chè la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un'aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

1° quarto

2° quarto

3° quarto

4° quarto

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

MOTO-RÊ

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27

dica Giovan Pietro, Moini rag. Giuseppe, Monaci Giuseppe, Muratori Stanislao, Musio Enrico, Nardone Giovanni, ORLANDO IDA, Papi Giulio, Paraninfo Oreste, Pasquali G. B., Pastorelli ing. Pietro, Peluso Gennaro, Pezza Giuseppe, Piola prof. Francesco, Porreca Aspromonte Luigi, Puppo Giuseppe, Ravalli Ferruccio, Ravano Luigi, Sagretti Carlo, Soldini geom. Paolo Emilio, Strazzeri Giuseppe, STROEMER NATALIE, Tardivo cap. Cesare, Tortolani Antonio, Tosti Liberato, Trani Enrico, Tuccari Enrico, Vacirca dott. Antonio, Vannucchi Franklin, Von Olszwska Gabriele, Zevi avv. Alfredo, Zurlo Vincenzo.
Civita Castellana. — Ferretti dott. Vincenzo.
Civitavecchia. — Acquaroni avv. Alfredo, Carbonaro Giuseppe, Zanoli Giulio.
Frascati. — Perriello Gennaro.
Grottaferrata. — Altieri dott. Angelo.
Grotte di Castro. — Di Biagio dott. Tito, Gasperi Inaco, Lucidi Antonio.
Piglio. — Giorgi Carlo.
Subiaco. — Comolli Telesforo, Ormea Agostino.
Viterbo. — Comanducci Renato.
ROVIGO. — *Badia Polesine.* — Tamassia Rino.
Donada. — Mazzoni Antonio.
Pincara. — Valente dott. Gaetano.
SALERNO. — Pescara di Diano Stefano, Quagliarello avv. Matteo.
Acquavella. — Severini cav. Pietro.
Atrani. — Jovene Luigi.
Capaccio. — Agnetti Federico.
Castelcivita. — Zonzi Emanuele.
Castel S. Lorenzo. — Mucciolo Giuseppe, Venturiello Angelo.
Cava de' Tirreni. — Carpentieri Adolfo.
Galdo. — D'Jorio Francesco.
Nocera Inf. — Giusti Lorenzo.
Pagani. — Trotta Adolfo.
Sala Consilina. — Amato cav. avv. Antonio.
Sessa Cilento. — Cembalo Orazio.
Torraca. — Perazzi ing. Francesco.
SASSARI. — *La Maddalena.* — Passino Guido.
Nuoro. — Salis dott. Ignazio.
Terranova. — Degortes Paolino.
SIENA. — Sderci Igino.
Chiusolino. — Petrucci Gaudenzio.
Montalcino. — Pecchi Luigi, Tassi Angelo.
Montefollonico. — Contini Guido.
Murlo. — Amidei Arrigo.
SIRACUSA. — Cassia Impellizzeri Luigi, Gallo Luigi, Magri Emanuele.
Chiaramonti Gulfi. — Vivera Ignazio.
Comiso. — Caruso ing. Biagio, Jacono Caruso Antonio.
Ragusa. — Croce sac. Tumino, Dragonetti Giorgio, Scribano Eduardo.
Scicli. — Scapellato avv. Michele.
Vittoria. — Di Vita Antonio, La Rosa G. B., Mazza dott. Rosario, Terranova Rosario.
SONDRIO. — Foianini dott. Piero.
Grossotto. — Lambertenghi dott. Ermenegildo.
Madesimo. — Albergo Stabilimento Idroterapico.
Tresenda. — Merizzi Bassi Ugo.
Valdisotto. — Canclini Daniele.
TERAMO. — Danesi Marcello.
Atri. — Catucci Francesco.
Montepagano. — Bonolis Romolo.
Notaresco. — Pasquale on. dott. Clemente.
Rosburgo. — Lelli Alberto.
Torricello Sicula. — Merlini Alfredo.
TORINO. — AJMONE VIRGINIA, Alberti Camillo, Amelotti Attilio, Amerio Luigi, Assone Umberto, Audiffredi Paolo, AVATTANEO TERESA, Bacino Guido, Baggi Ugo, Balocco Guido, Barroero Enrico, Bassino Michele, Bellia ing. Giuseppe, Bonetti Felice, Bonetti Lorenzo, Bongioanni Andrea, Brunetti Lidio, Buffa dott. Giovanni, Burello Carlo, Callori Giuseppe, Calvo Giovanni, Candellero Vittorio, Canonico Maggiorino, Canova Cesare, Canuto Giorgio, Capello Giuseppe, Casassa Giuseppe, Chiesa Giuseppe, Coda Giuseppe, Collino Giuseppe, Cornaglia Giovanni, Costa Michele, D'Agliano conte Giuseppe, Dasso Felice, David Giovanni, De Guglielmi Giuseppe, De Carretto march. Lorenzo, Enrico Luigi, FERRERI SECONDINA, Fiorini Gaetano, Florio Eugenio, Foa Renato, Gamba Edgardo, Gannio Giovanni, Gardino Francesco, Garrone Giovanni, Garzena Emanuele, Giacomasso Pierino, Giani Giovanni, Giliberti Francesco,

Clichés Galvani Tricromie
UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
MILANO
VIA SPONTINI, 5 — Telefoni 30-036 e 30-040
Lavori accuratissimi e perfezionati
:: artistici e commerciali ::
Riproduzioni Fotomeccaniche
:: d'ogni sistema ::
TRE GRAN PRIX — DIECI MEDAGLIE D'ORO

Pillole FATTORI
GRATIS
Abbiamo sempre pubblicato che nessuna specialità è superiore alle
Premiate Pillole FATTORI
per combattere, vincere e debellare la
STITICHEZZA
Quantunque le nostre pillole sieno conosciute da tutti, pure per convincere anche i pochi increduli, mandiamo loro *gratis* a titolo di saggio, splendido campione di otto pillole dietro richiesta con cartolina-risposta diretta ai Chimici Farmacisti *G. FATTORI & C., Via Monforte, 16 - MILANO.*

Golzio Agostino, Kulm H., Kurz Roberto, Levi Guido, L'huiller Alexandre, Lobera Giovanni, Lombardi Giuseppe, Malfatti bar. Nino, Mantero Vincenzo, Manusterolo Carlo, Marchesa Cesare, Masio Eugenio, Massaro rag. Bondo, Mensa Sottufficiali 5° Genio Minatori, Merlo Cesare, Mogliassi Tancredi, Monti Cesco, Morra Felice, Neirotti Simone, Panelli Stefano, Paniè Antonio, Parma Luigi, Pantassi dott. Giuseppe, Perdomi Riccardo, Pons Giuseppe, Quigini Puliga Carlo, Racca Evasio, Ravetto Cesare, Renda Domenico, Roca Carlo, Sardo Giuseppe, Schmidt Otto, Sesti Vittorio, Tessore Francesco, Toetti Felice, Tornielli Annibale, Torre rag. Cesare, Valpreda Ettore, Vergnano Vittorio, Viansone Fortunato, Viganotti Enrico, Villa prof. Bartolomeo, Villata Giovanni, Vincenzo Giuliano, Visconti Giuseppe, Zandrino Costanzo.
Aosta. — Chiesa conte Ernesto.
Avigliana. — Agosti Roberto, Bianciotto Giuseppe, Bogetto Pietro, Campagna Mario, Castellaro Giovanni, Chiaudano Giovanni, Raineri Giacinto, Verbe Ernesto.
Bibiana. — Bruno Carlo.
Bussoleno. — Fassio Enrico, Gamaleri Alessandro.
Caluso. — Comizzoli Oreste, Fontana Ros Enrico, Griselli Pino.
Carignano. — Chiatellino Lodovico.
Caselle. — Pinatel Eugenio.
Cesana. — Società Servizio Trasporti Automobili.
Chieri. — Gorgerino Matteo, Ronco Giuseppe.
Ciriè. — Ricci avv. G. B.
Cuorgnè. — Rolando Perino Maurizio.
Giaveno. — Battagliotti Stefano, Taricco Bartolomeo.
Ivrea. — Berardo Giacomo.
Mombello. — Girodo Alessandro.
Moncalieri. — Guerrieri Gonzaga march. Anselmo.
Nus. — Bordon Maurizio.
Pavone. — Cobetto Rey Giacomo.
Pinerolo. — Ventura Cesare.
Salbertrand. — Baccon Carlo, D'Arvillars Pinard, Miara Stefano, Pianelli Cirillo.
Solomiac. — Moisio Felice.
Torre Pellice. — Grato Martino.
TRAPANI. — *Castellamare del Golfo.* — D'Anna Alessandro.
TREVISO. — Brugnera Geremia, Cappello don Marco, Gazzola Pietro, Manadello dott. Arrigo, Mosca Luigi.
Motta di Livenza. — Ferrari Girolamo, Lippi avv. Domenico.
Postioma. — Massaro Antonio.
Susegana. — Roman Francesco.
Vittorio Veneto. — Circolo « Vittorio ».
UDINE. — Micoli Toscano Luigi.
Arta. — Bianzan Pietro, Gerussi Giovanni, Grassi Luigi, Marpillero dott. Vittore, Sorge dott. Francesco, Stafutti Emilio.
Azzano. — Paiero don Giosuè.
Braida Curti. — Loro Domenico.
Comeglians. — Della Pietra Emidio.
Cormor. — Zilotti Pietro.
Dogna. — Cordignano geom. Emilio.
Feletto Umberto. — Colombo Pietro, Toso Guido.
Latisana. — Ottogalli Italico, Urban Angelo.
Osoppo. — Cosani Leonardo.
Palazzolo della Stella. — Lanzoni Giuseppe, Valentinuzzi Umberto.

MOTOLEGGERA "CAPELLO"

2 HP. un cilindro, Kg. 34
2 3/4 HP. due cilindri, Kg. 36
3 1/2 HP. due cilindri, Kg. 42

Qualunque salita - Marcia dolcissima — CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI
SARTORIA SUARDI
Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden
MILANO - Via Dante, 7
Il più ricco e variato Emporio specializzato per
SPORT ALPINO Equipaggiamento e abbigliamento sportivo
ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI
Massima convenienza. Catalogo illustrato gratis a richiesta
SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

BAUMANN & LEDERER - Foro Bonaparte, N. 12 - MILANO
Tende da campo
Tende da Sport
Sacchi Alpini..

.. GRATIS ..
Grande Catalogo Generale 1912
della Società in Accomandita
"OMNIA,,
UTENSILI PER FAMIGLIA
ARTICOLI PER SPORT
MILANO - Via Boccaccio, 4

MAGNETI
MAGNETI
MAGNETI
RIPARAZIONI GARANTITE a MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4 - MILANO
Telefono 89-46
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Calzaturificio di Varese
SARDI TROLLI & C. - Concessionari
FILIALI:
MILANO - ROMA - GENOVA TORINO - VENEZIA - BOLOGNA - FIRENZE - BRESCIA PADOVA - MONZA - CREMONA - SAMPIERDARENA FERRARA - LODI .. ..

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000
Direzione Centrale: MILANO
Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
LONDRA — 1, Old Broad Street

Palmanova. — Osso Vittorio.
Pasian di Prato. — Evaristo Giulio.
Pordenone. — Puppin G. B.
Remanzacco. — Pussin Augusto.
Rivolto. — Someda Giuseppe.
Sacile. — Balliana Mario.
S. Daniele Friuli. — Giacomini Ernesto.
Tolmezzo. — Cecchetti dott. Umberto.
VENEZIA. — Camilla Amedeo, Ceriani Cesare, Dal Gian rag. Umberto, Destro Gino, Di Ferrante Giovanni, Dondi Dall'Orologio Gianni, Fosetto Pietro, Franco Luigi, Gambini Eugenio, Gerardi Giorgio, Giacomini Pietro, Peri Antonio, Valatelli Paolo, Varisco Antonio, VITTORIA ESTER.
Annone. — Franchi Antonio.
Cavarzere. — Simeoni Giuseppe.
Cona. — Nonato Antonio.
Gruaro. — Toppan Giovanni.
Mestre. — Baitello Giovanni.
Mirano. — Calzavara rag. Aristide.
Noale. — Vianello Augusto.
Portogruaro. — Martin don Luigi.
S. Donà di Piave. — Bortolotto Pietro, Dall'Armi ing. G. B.
VERONA. — Bonizzato Giacomo, Bambini Silvio, Cattaneo Ernesto, Dalle Ore Antonio, Donatelli Carlo Gino, Guglielmi Galeazzo, Pezzolato Renato, Remondino Ernesto, Scolari Lucca.
Bovolone. — Peroni G. B.
Cerea. — Biancati Giuseppe, Melchiori Domenico.
Isola della Scala. — Novelli Archimede.
Montorio. — Fiorini Eugenio.
Mozzecane. — Cavallini dott. Giacomo.
Veronella. — Rana Ernesto.
Villabartolomea. — Ferioli prof. Adolfo.
VICENZA. — Bertoli Angelo, Fidelmi Lodovico, Trevisan Angelo, Viero Teodorico, Zen ing. Marcello.
Rosà. — Berti Giovanni.

COLONIE ITALIANE.

COLONIA ERITREA. — *Godofelassi.* — Tonini ten. Roberto.
Saganeiti. — Brunini Vincenzo.

TRIPOLITANIA E CIRENAICA. — *Bengasi.* — Abta Meyer, Apostoloris cav. uff. Alessandro, Baroncelli ten. Giannino, Benigni Arturo, Benincasa Antonino, Borgo Guido, Calzolari Luigi, Campi ten. Ettore, Cavallini cav. Giorgio, Chiappi Armellini, Circolo Rom., Colonna ten. Raffaele, Cristini ten. Pietro, Degli Stocchi Pastore Ulrico, Giolitti ten. Enrico, Granelli cap. Biagio, Guarini Felice, Fanata Angelo, Liberati ten. Enrico, Locatelli Giuseppe, Lucangeli dott. Giovanni, Mei dott. Aldo, Nikiforakis Strati, Porcelli ten. Ferdinando, Ricciardi Michele, Riggio cav. Francesco, Risso Ettore, Roggero Vincenzo, Seimanel cap. Nicolò, Spagnolo Carmelo, Zinevrakis Michele.
Homs. — Biocca dott. Luigi.
Tripoli. — Bissucci Luigi, Corrado Massimo, De Vecchis Nino, Galeffi ten. Enrico, Grossi ten. Giuseppe, Lotti Michele, Lovera Cesare, Mazzoni Ferdinando, Papini Uberto, Passarelli ten. Antonio, Ricciolì ten. Salvatore, Taibell Alula.

Comperate
Seta Svizzera
Chiedete i campioni delle nostre novità per primavera ed estate per abiti e camicette:
Rayés, Foulards, Veli, Crêpe de Chine, Eolienne e Mussola di cm 120 di altezza da L. 1.25 il metro, in nero, bianco, a tinte unite e variate, come pure per abiti e camicette ricamate, in Batista, Lana, Tela e Seta.
Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita e direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.
Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

ROYAL ENFIELD
MADE LIKE A GUN
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !

ESECUZIONE SUPERIORE

di MEDAGLIE e TARGHETTE

ARTISTICHE

PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI

Domandate con cartolina doppia il catalogo alla

Ditta G.B. ROTA

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

Via Orefici, 4 - GENOVA - Telefono 57-35

Ai Sigg. Soci del T. C. I.

15 % di SCONTO

A titolo di propaganda mando a tutti i Soci del Touring Club Italiano una scatola con **100 brodi in dadi S.E.F.** (*franca domicilio*) contro cartolina vaglia di L. 4.25 .. ..

GROSSISTI GODONO CONDIZIONI SPECIALI

CONCENTRATO S.E.F. S.E.F.

BRODO IN DADI

S. E. F.

(Sapore e forza)

Prodotto conosciutissimo e più volte premiato con massime onorificenze.

Ernst Hornhardt

MILANO

Via Petrarca

N. 22 A

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

PELLEGRINO

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camer con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardin Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, p

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuov sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'aut mobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, p

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splen dida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordine

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione cen trale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce el t trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modi cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarment alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C.Vitt. Em

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em., 1

MILANO HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II or

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 10 metri sul mare. Stagione Giugno Settembre. Amenissima posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cur climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 ca mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto I

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di prim ord. - Centrale - Arioso - Confortabile. - Barbieri & Brozolo, p

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PAT HOTEL.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Bais Luciano, Burba Simone, Carlomagno Luigi, Fetter Mariano, Forti Angelo, Klansberger Luigi, Kunad Edoardo, Lorandi ing. Antonio, Mayer Angelo, Papanicola Giorgio, Petrich Giuseppe, Protegdico Emanuele G., Rutter Luigi, Schillan Carlo, Wiberal Guido, Widmer Gianni.
Aiello. — Avian Antonio, Deuipoti Mario, Malacrea Romeo, Ponton Massimiliano, Tramontini Antonio.
Monfalcone. — Barissich Ugo, Fogar Violante.
TRENTINO. — *Caldonazzo.* — Gasperi Silvio, Zanetti dott. Carlo.
Primiero. — Piccolrovazzi Mario, Torri Riccardo.
Rovereto. — Bianchi Giuseppe.
Tione. — Rossi ing. Luigi.
Trento. — Boninsegna Michele, Oss Tomaso, Salvadori Valentino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Cormons.* — Mattecich Alfredo.
Fiume. — Tominich Livio, Nago Torbole, Polidoro Antonio.
Ora. — Bortolotti Giuseppe.
Salisburgo. — Gielow Friedrich G.
Schwarzau am Steinfeld. — S. A. R. MADAME LA DUCHESSE DE PARME.

Francia.

Beausoleil. — Masotti Pietro.
Lyon. — Ricard X.
Nizza. — Ragazzini Joseph Noël.
Parigi. — Castelli Edouard, Martelli prof. Ahos, Salomon Jules.

Grecia.

Atene. — Nik E. Protegdico.

Inghilterra.

Hinckley. — BALL ALICE E.
Londra. — Capellero Luigi, Douglas Du Bois Davidson, Swigert Charles, Symons Henry.
Putney. — Francioli Carlo.

Portogallo.

Lisbona. — DE MELLO MENDES ELISA.

Romania.

Curtea de Arges. — Rosazza Iginio.

Russia.

Bologoje. — Pontiatine princ. Michel.
Mosca. — Randich Joseph.

Spagna.

Ronda. — Savoldi Giovanni.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Kaudergrund.* — Bellini Nicola, Cipriani Michele, Desi Enrico.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Bonzanigo rag. Augusto.
Biasca. — Martelli Carlo.
Chiasso. — Gaffuri Paolo, Ostinelli Luigi, Ostinelli Vittorio.
Ligornetto. — Belloni Giuseppe.
Locarno. — Cristina Pietro, Martinoni Vittorio.
Lugano. — Bonasegla Felice, Pambio Noraneo, Staffieri Arturo.
Stabio. Travaglini Giuliano, Travaglini Maurizio.
CANTON DI WAADT. — *Losanna.* — Klebs dott. Arnold, Steffan Walter.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Giorgi Ugo, Paladini Ugo.
Cairo. — Previsani Giuseppe.
Ismailia. — Massa Vincenzo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canadà.

Toronto. — Fiorini Ottavio.

California.

Los Angeles. — Maschio Francesco.
S. Francisco. — Boriolo Rindo, Masoni Luigi, Schliewiensky St.

Massachusset.

Boston. — Sydeney J. Ulecker.

Illinois.

Chicago. — Davia G. B., De Maso Gildo.

Minnesota.

Minneapolis. — Sexton Chas.

Ohio

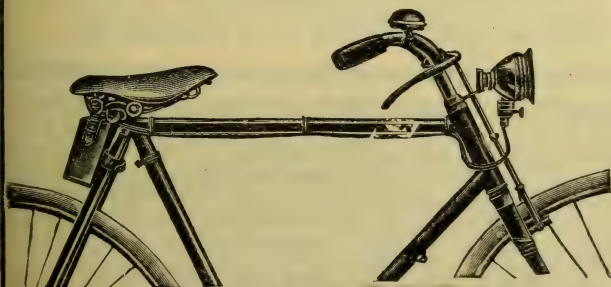
Cleveland. — Eells St. P.

Pensilvania.

Filadelfia. — Piana prof. Umberto.

New-York.

New-York City. — Bussi Paolo, Patrone Vito, Stern Irving C., TAFT ELIZABETH, Tosi Umberto.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

AMERICA CENTRALE.

Cuba.

Habana.. — Baffa Ercole.

Republica Dominicana.

La Vega. — Paonessa Luigi.
Moca. — Schiffino Francesco.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Alto de Serra Santos. — Guidotti Guido.
Barbacena Minas. — Savassi Amilcare.
Campinas. — Ferreira Ruy Martins.
Rio de Janeiro. — Cinelli Vincenzo.
S. Paulo. — Bertolotti Guido, Bolognesi Romeo, Fontana Giuseppe, Franzoi Lorenzo, Gigli Ettore, Magnanini Dante, Magnanini Luigi, Malzone Francesco Paolo, Mauri Tomaso, Paolone Giuseppe.

Chile.

Arica. — Cosani Giuseppe.
Concepcion. — Accorsi Enrico, Caprile Viacava Michele, Matera Diego, Pellerano Luigi, Vassallo Francisco.

Perù.

Arequipa. — Mossone Lorenzo.
Ica. — Baiocchi Felice, Belli Carlos, Benello Emilio Pirasso, Calosi Lorenzo, Fusce Cesare, Gotuzzo Luigi, Pezzia Arnido, Ravenna Giuseppe.
Lima. — Perato Bernardo.
Macacona. — Boza E. Joseph.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Caffi Arturo.
Buenos Ayres. — Barbarà Nicolas, Bellati avv. Egidio, Borgato Angelo, Carughi Achille, Ferrero Giuseppe M., Gandino Attilio, Giacchino Antonio, Pazzianello Vittorio, Passalacqua Angelo, Riganti Giovanni, Rossi Carlo, Vinelli Victor S.
Chivilchey. — Bancora Ambrogio.
Mar del Plata. — Crivelli Arturo, Mastrascuso Enrique J., Queirolo Nicolas.
Mendoza. — Taddia Giuseppe.
Morrison. — Levi Augusto.
Morteros. — Borretta Juan, Busso Marcos, Locatelli Julio, Pampaluna Hugo, Strubbia Bernardo.
Rosario S.ta Fè. — Borgato Edgardo.
S. Fernando. — Molinari Alessandro.
S. Francisco di Cordoba. — Merrol Federico.
San Justo. — Benassi Celestino.
San Rafael. — Galeota Giuseppe.
Santa Fè. — Berutti Giacomo, Cattaneo Pablo, Cingolani Enrico, Curti Abele, Ferrari Pietro, Gervasoni Tarquinio, Lomello Casimiro, Morglia Augusto, Prono Carlo, Ratti Nicolas L., Recchia Giuseppe, Tacca Luigi, Vicario Adelchi.
St. Antonio Oeste. — Bagnati Ernesto, Cei Giuseppe, Pozzi Tito, Villavecchia Edoardo.

Uruguay.

Montevideo. — Albanese Arcangelo, Belardi Pasquale, Belardi Vicente, Canale Juan, Genta Juan M., Ruvertoni Severino.

ASIA.

Toungoe. — Resinelli Jather John.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 MARZO 1912.

Soci annuali al 15 Febbraio 1912	N.	96 692
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	1 201
	N.	95 491
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Febbraio al 15 Marzo 1912 . .	»	1 282
Totale Soci annuali	N.	96 773
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N.	4 999
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Marzo 1912	»	296
	N.	5 295
TOTALE SOCI	N.	102 068

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

Dr. G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester.**
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144, 17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

Materiale ZÜST Scelta

Il materiale ZUST!
Porta il "*suggello*" d'approvazione!
Scelto dal Regio Governo per la Fornitura all'Esercito.
La composizione metallurgica della ZUST rappresenta la combinazione modello in costruzioni automobilistiche.

CHIEDERE CATALOGHI

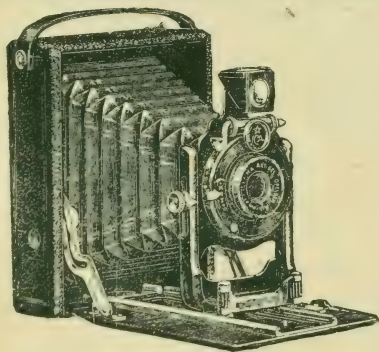
GARAGES STORERO

L. STORERO

TORINO Via Madama Cristina, 55 — **ROMA** Via Sicilia e Basilicata — **MILANO** Piazza S. Giovanni in Conca — **GENOVA** Piazza Verdi Via Edera

PNEUMATICI

PETER'S UNION

MILANO
FORO BONAPARTE, 70
TORINO
VIA CARLO ALBERTO, 40

SOCI . . . . . . Touring Club Italiano

Delle vostre passeggiate, gite, escursioni, volete avere un grato ricordo?...
Acquistate un apparecchio fotografico "VOLTA" il migliore, ed il più conveniente.
Formato 9×12, completo con 3 chassis, obbiettivo finissimo, scatto metallico — **L. 30**

Venduto a solo titolo di Reclame dalla Ditta:

UBERTALLI & MORSOLIN
Succ. A. AMBROSIO
TORINO - Via S. Teresa N. 0

Catalogo di Fotografia di 600 pagine, gratis a richiesta

Garantito a prova.

ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO P. ROMANA, 76

STRUMENTI DI

MISURA E CONTROLLO

PER L'AUTOMOBILISMO E L'AVIAZIONE

Indicatori - Registratori di velocità e di percorso - Contatori chilometrici e di giri d'elica - Contatori di benzina - Indicatori di pendenza - Anemometri - Mulinelli - Bussole d'aviazione, ecc. — Ampermetri, Voltmetri per la verifica degli Accumulatori - Raddrizzatori di corrente per la carica di accumulatori sotto corrente alternata.

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Brescia
Vedi annuncio a pag.

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

L. A. N.

PER LA NAVIGAZIONE AEREA ITALIANA

Un nuovo nucleo di attività, la *Lega Aerea Nazionale*, si è formato sotto gli auspici del Touring, nell'istante in cui, dopo la quinquennale preparazione dello spirito pubblico, di giorno in giorno sempre più colpito dai meravigliosi progressi della navigazione aerea, gli italiani vedevano di questi un'applicazione superlativamente utile agli interessi nazionali nella lontana Libia.

Mi richiamo qui, per non ripetermi, alle poche parole dette nell'Assemblea annuale del Touring in Milano il 31 marzo dopo la lettura della Relazione del Consiglio (vedi pag. 280). In essa fu data la prima, sommaria notizia della costituzione della « Lega Nazionale ».

Quasi contemporaneamente, nasceva un'altra simpatica iniziativa similare, ma distinta e diversa. Sotto il patrocinio del Presidente del Consiglio dei Ministri e la presidenza del Ministro Facta, formavasi un Comitato per raccogliere e dare in omaggio allo Stato, somme sufficienti per costituire una flotta aerea. I magnifici servizi aerei libici, ricchi di eroismi e fruttuosi di risultati militari inattesi, suggerirono questo movimento a scopi patriottici e militari.

Trattasi, come si vede, di compito preciso, definito e temporaneo. Il Comitato per la flotta aerea ha un grande assunto pel quale lavora alacremente. E' patrocinato dall'Aero Club sedente in Roma ed ha formato numerosi Comitati in molte città d'Italia.

La Lega Aerea Nazionale, residente per ora presso il Touring Club Italiano, nella Sede Centrale di questo in Milano, è dunque istituzione diversamente indirizzata: essa pure venne dall'entusiasmo per gli aviatori libici, ma ha radici più lontane e scopi più eclettici: destare e fortificare l'interesse di tutti al progresso della navigazione aerea in tutte le sue forme e per tutti i suoi scopi, non soltanto per quelli militari.

Per la grandezza del nostro Paese, il nuovo e trionfante fattore di vita sociale — la navigazione aerea — deve essere tenuto presente ed imporsi alla simpatia pubblica non per le

vie appariscenti, ma spesso senza conclusioni serie, degli spettacoli, bensì per le vie persuasive del sapere. Deve maturare nella coscienza popolare. Occorre che ad ogni volger di giorni o di eventi, tutti siano al corrente dei progressi avvenuti, sappiano valutare, prevedere e temere e premunirsi.

Ogni giorno, si può dire, si elabora il frutto di cento officine, di mille cervelli e lo si traduce in macchine da volo, in industria del volo, in utilizzazione del volo. Ebbene, si deve sapere e curare tutto ciò. Dobbiamo stare all'agguato, per così dire, di questi progressi, che possono già voler dire ora e vorranno senza dubbio dire fra poco: sviluppo di industrie cospicue, trasformazione di comunicazioni, mezzi di sicurezza nazionale, elevazione intellettuale sotto diversi aspetti.

Guai ai popoli ignoranti, ai popoli imbelli, ai popoli impreparati!

Il compito della Lega Aerea è quindi essenzialmente di educazione: è compito duraturo, non determinato nel tempo.

La materia d'indagine dell'oggi sarà domani retrospettiva; la notizia odierna invecchierà assai rapidamente: ma sicuramente altra materia vi sarà per la Lega Aerea Nazionale, maturata nel tumultuoso succedersi dei progressi di ogni momento.

E deve essere essenzialmente sodalizio popolare: popolare non nel senso che debbano in esso entrare date classi piuttosto che altre, ma nel senso vero della parola, cioè partecipazione di tutte le classi senza distinzioni, di tutti i cittadini d'Italia. Da ciò la quota di 3 lire annue (e 100 lire una volta tanto pei vitalizi). Non occorre di più per una forte vita, per un'azione vigorosa, se i soci saranno, come tutto fa ritenere, molte, moltissime migliaia.

La Lega Aerea Francese è, colà, un ente di grande e sana forza. Perchè non dovrebbe assurgere alla stessa influenza la nostra Lega italiana?

Se la Lega Aerea Nazionale, invece d'esser nata anch'essa ora, fosse già stato un organismo vecchio, robusto e noto, il suo sentimento l'avrebbe probabilmente portata, quale altra delle proprie manifestazioni, ad aprire una sottoscrizione, così come fu nobilmente fatto dal Comitato di Roma per la flotta. Ma poichè l'organismo giovanissimo della Lega nacque accanto a quello della sottoscrizione per la flotta, essa guarda ora a questa con grande simpatia, la propugna e se ne fa tramite.

Quando in Milano, presso il Touring, si fondò la Lega Aerea e in Roma il Comitato per la sottoscrizione per la flotta, il *Corriere della Sera*, con quella larghezza che gli è propria, iniziò in Milano la sottoscrizione per la flotta con 50 000 lire del proprio e contemporaneamente versò 25 000 altre lire alla Lega Aerea Nazionale per aiutarne la formazione. Ciò caratterizza il parallelismo distinto delle due azioni.

La Lega Aerea Nazionale attraversa in questo momento il febbrile travaglio della sua prima organizzazione col formarsi dei Comitati locali, in buona parte affidati ai Capi Consoli e ai Consoli del Touring, a Sindaci e a Enti locali. Tutte le corrispondenze, le proposte, le richieste di schede, di informazioni per la fondazione di Comitati, i versamenti, debbono essere inviati alla Presidenza della Lega presso il Touring Club Italiano, Milano.

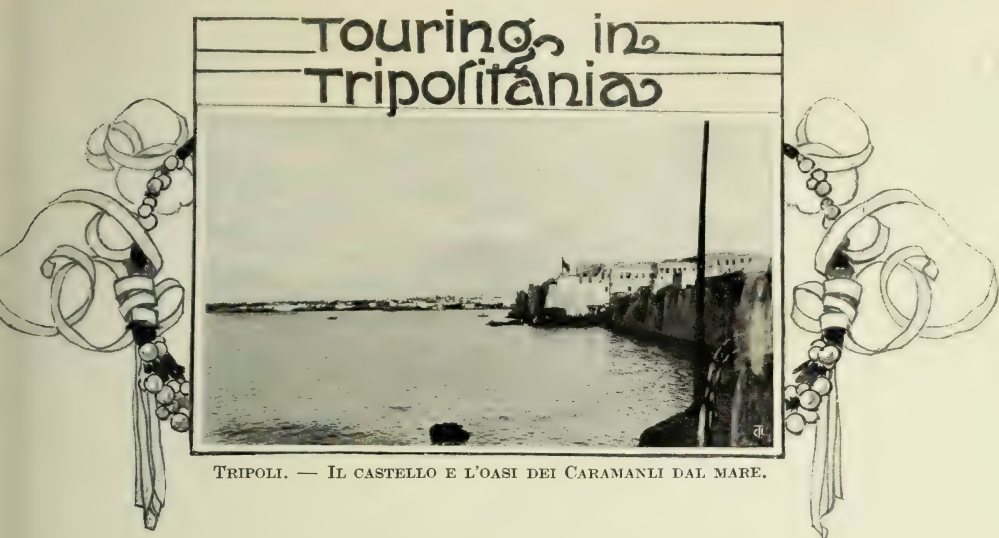
Il gruppo di egregi promotori della Lega Aerea Nazionale che la portò, appena ideata, al Touring, volle con quest'atto cortese e deferente procurarle di balzo le grandi entrate tra i sodalizi nazionali.

Infatti la Lega ebbe così un padrino, che le conferì col proprio patronato credito morale sufficiente a destare per essa le più grandi e generali simpatie, e trovò immediatamente un Presidente illustre, il senatore Giovanni Celoria, che saprà portarla lontano e in alto come ogni iniziativa cui esso dedica la propria intellettualità eminente.

Appena la Lega Aerea Nazionale sarà ben radicata, appena la sua penetrazione l'avrà resa forte e sicura, essa lascierà il nostro Touring, come l'uccello vola nella vita dall'ospitale nido materno.

Il Touring la guarderà con simpatia, orgoglioso d'aver cooperato ad un'opera buona e degna.

L. V. BERTARELLI.

Touring in Tripolitania

TRIPOLI. — IL CASTELLO E L'OASI DEI CARAMANLI DAL MARE.

Il quadrilatero Homs-Misda-Gersa-Mesurata.

Da Homs si ritorna a Tripoli facendo un ro intorno all' altipiano di Tarhuna; le due ime tappe condurranno a Tarhuna e le altre ie a Tripoli. Per i turisti che non siano muti di tende, è indispensabile andare a ricoversi, durante l'ultima notte a Casr Caraboli, ò che richiederà, dopo Tarhuna, una tappa di rca 45 chilometri, cioè quasi il doppio delle ecedenti.

Quattro ore dopo la partenza da Homs, ci si resta a Hamuth, una collina isolata, sorontata i un caello diccato. a quel into il iese diene ferle di or- ed oli-. La sera dorme Mesella-, centro ricche ianta-oni, che stende a perdita d'occhio in valli poco pronde. I greggi di montoni vi abbondano: la zza vi è rinomata, per la carne succulenta, a fferenza di quella dei montoni di Tunisia di isto sgradevole. Questa fu una regione ancor ù fiorente nell'antichità e la sua importanza in tri secoli è dimostrata dalle rovine.

Ma nel viaggio del secondo giorno, dopo Casr uan, a 10 chilometri da Mesellata, l'aridità e la litudine ricompaiono.

In questa regione si trovano innumerevoli vine di borgate romane e ciascuna di esse ssiede un piccolo monumento di forma strana, che riprodotto dappertutto con le stesse dimensioni si erge generalmente sui bastioni. Questo monumento si compone di due lunghi monoliti alti 4 metri, posti verticalmente e distanti 40 centimetri l'uno dall'altro; un terzo monolite, posto orizzontalmente, unisce nella parte superiore i due pilastri. Gli arabi chiamano queste piccole costruzioni *sanam* (altare).

Bastò ciò perchè il grande esploratore Barth credesse di vedervi degli apparecchi per i sacrifici religiosi; egli si figurò pure di riconoscere nelle lastre di pietra circostanti, i solchi pei quali il sangue scorreva.

GERSA. — LA NECROPOLI SUBURBANA.

Ma i *sanam* non sono che antichi strettoi per l'olio, dei *Torcularis* eguali a quelli che si trovano in così gran numero in Tunisia. I pilastri forati a diverse altezze, servivano di punto d'appoggio alla trave orizzontale sulla quale si faceva pressione per pigiare i frutti. Su quasi tutti i *Torcularis* sono scolpiti dei simboli di fecondità.

Non lontano dal Casr Tarhuna, in mezzo a una landa, giace una stèle spezzata in due. I mandriani arabi vi si siedono sopra, senza sospettare dell'alto interesse dell'inscrizione che essa reca: è una dedica, esattamente datata, in quel dialetto neo-punico di cui non si riesce a precisare il periodo nella storia.

PAESAGGIO DEL GEBEL GARIAN:
COI BUCHI D'ENTRATA DELLE ABITAZIONI TROGLODITICHE.

La lingua dei fenici non penetrò nell'interno più dei fenici stessi, ma essa era di uso comune sul littorale; allorchè i latini avanzarono nel paese, vi condussero i rivieraschi che fusero il loro dialetto con quello degli indigeni, ciò che costituì il neo-punico al quale la pietra di Er-Sailat conferisce uno stato civile.

L'impressione che si riporta dal Tarhuna è che esso fu coltivato interamente dai Romani, poichè le borgate ne coprivano dappertutto la superficie, nelle regioni oggi completamente deserte. Sarà dunque possibile centuplicarvi l'attuale agricoltura.

Il Tahar, o altipiano interno.

In Tripolitania non esiste *tell* come in Algeria. Per raggiungere le terre alte e fertili bisogna oltrepassare terre basse ed aride, chiamate Gefara. Da Tripoli, il tragitto più corto per raggiungere il Gebel, si allontana perpendicolarmente alla costa e conduce dritto a Garian, alla sommità di un dedalo montagnoso. L'itinerario, attraverso alle sabbie mobili, misura cento chilometri. Sull' altipiano interno, il Tahar, il viaggiatore troverà le attuali culture degli indigeni e le rovine romane, che affermano eloquentemente l'antica prosperità del suolo tripolitano. Questi monumenti di primo ordine si trovano fino a grandi distanze verso il sud. Non si può pensare a visitarli in diverse escursioni differenti, perchè si sprecherebbero così tempo e fatica in ritorni inutili verso la costa; se si vuol provare la gioia delle constatazioni più ottimistiche sul passato e sull'avvenire del paese, bisogna affrontare l'altipiano interno in tutta la sua profondità e su tutta la sua larghezza, formando un tracciato circolare, che raggiunge una lunghezza di mille chilometri.

Ma una simile distanza si trova d
raddoppiata o triplicata, per la di
coltà del viaggio in pieno deser
Occorreranno un accampamento co
pleto e molte provvigioni, ciò c
renderà più lenta la marcia e co
plicherà il succedersi delle tappe, s
pel rifornimento dei viveri, sia p
recarsi ai punti in cui si trova l'acq

Ogni desiderio di comodità de
essere abbandonato. Conviene acc
tentarsi di un cammello per perso
per la tenda, il letto smontabile, i
veri; ma sarà bene avere un cava
di ricambio, nel caso in cui la cav
catura fosse ferita o sfinita. Il bag
glio di ogni viaggiatore si troverà tan
più diminuito quanto maggiore sa
il numero dei compagni, poichè u
tenda può servire a due o tre pe
sone così come le *popote* (1), e le pr
vigioni di combustibile; non pa
delle scorte di sicurezza, che varia
a seconda delle condizioni in cui
faranno le escursioni in avvenire. Qua
to al personale di servizio, esso
pende dal *treno di casa* che si deside

Inoltre, una medesima guida n
conduce mai i viaggiatori dalla pa
tenza fino al ritorno, poichè gli in
geni non acconsentono ad uscire d
loro distretto nè osano affrontare i distretti vicini. La paura di attraversare territori di tribù straniere e sopratutto di mancar d'acqua percorrendo itinerari che non sono loro famigliari, li spaventa. Perciò, da un centro all'altro, si arruoleranno successivamente arabi e berberi che condurranno e consiglieranno con la più perfetta lealtà.

* * *

La traversata della triste Gefara si effettua in due tappe. Il primo giorno, dopo una marcia assai faticosa attraverso le sabbie, si raggiungono le magre piantagioni di El Kedua, dove si passa la notte in un fortino che serviva di residenza all'amministrazione ottomana. Il giorno dopo, a capo di du
ore, la grande muraglia che chiude al nord
Tahar, si drizza all'orizzonte come una lin

STATUA TROVATA
A LEPTIS MAGNA.

(1) Cucina da campagna.

UN CARAVANSERRAGLIO AI PIEDI DEL GEBEL TARHUNA.

urra che a poco a poco divien gialla, poi
de, si ripiega all'indietro e prende l'aspetto
una linea ininterrotta di
ntagne dominante a pic-
le terre basse che si
nina di traversare. Me-
ıte un'ascensione ripi-
ima e sinuosa si per-
ıe al Casr Garian, che
ıina un dedalo di cime
i burroni assai pittore-
.
u questa cornice set-
rionale del grande al-
ano interno, si è giunti
ıltitudine massima (me-
600), che si manterrà
ibilmente uguale a ma-
ı mano che si procederà
o il sud; ma su tutto
uo sviluppo, la cornice
sa dell'altipiano offre il
gior interesse e, non es-
lo Garian il solo po-
da visitare, bisognerà
e un punto di partenza
un'escursione a Nalut.
na giornata intera non
troppo per visitare i
orni del Casr Garian,
orescamente posto sur
iglione che circonda un
ondo burrone. Dall'al-
lelle terrazze del forte,
omina uno sparpaglia-
to di punte e di pre-
zi che la notte, al chia-
i luna, sembra un ocea-
gelato. In pieno sole, i
fichi e gli ulivi proiettano le loro ombre ro-
tonde sui frammenti di piano e macchiano biz-
zarramente i campi di ce-
reali; in fondo al gran bur-
rone, gli alberi fruttiferi
stendono rigogliosamente i
loro rami e si premono gli
uni contro gli altri, come se
si disputassero il posto trop-
po stretto lungo un ruscello
a cascatelle, di cui la can-
zone cristallina è così rara
in queste regioni.

All'infuori della fortezza,
non esistono abitazioni sor-
genti dal suolo: quelle degli
indigeni giaciono sotto ter-
ra. E', per eccellenza, il
paese dei Trogloditi, delle
grotte artificiali sapiente-
mente scavate. Per poco
che si sia riletto recente-
mente Erodoto, si è im-
pressionati da queste gran-
di lastre di pietra accura-
tamente squadrate, ornate
di sculture, assolutamente
simili a quelle che descri-
veva il *Padre della Storia*
or sono 23 secoli. Il fatto si
spiega facilmente. Le me-
desime esigenze climatiche
si impongono oggi, come
allora: le fresche esalazioni
del Mediterraneo servono di
richiamo ai venti caldi e
violenti del Sahara, che pas-
sano su questa regione in
burrasche brutali, contro

STATUA TROVATA A LEPTIS MAGNA.

cui non vi è miglior riparo dell'abitazione sotterranea. La differenza enorme di temperatura tra il giorno torrido e la notte glaciale fa pure

GERSA: TOMBA-OBELISCO DELLA NECROPOLI.

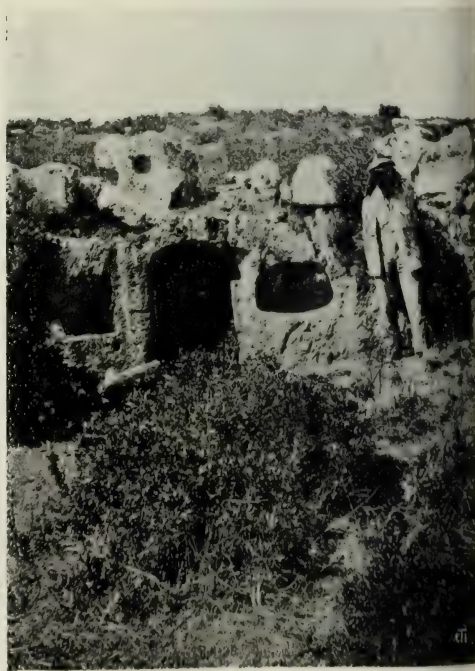
ricercare la temperatura costante del sottosuolo. Bestie e uomini dormono in pace sotto le coltivazioni, nelle ore in cui tutto sarebbe loro ostile sulla superficie.

Tuttavia, nell'interno dell'altipiano, verso il sud, nelle valli riparate, alcune case si raggruppano sul limitare delle piantagioni, sicchè il distretto di Garian è il più popolato, il più fertile della Tripolitania ed il più prossimo al littorale.

***

Seguendo la costa settentrionale del Tahar fino a Nalut, verso la frontiera tunisina, si visiterà il tratto più interessante ed il meglio identificato sino ad ora, di ciò che i roma chiamavano il *Limes Tripolitanus*. Allorchè e conquistarono l'Africa Subventana, prima lo cura fu di assicurare le comunicazioni tra luoghi fertili della parte più elevata dell'al piano e di proteggerli contro le scorrerie nomadi dell'interno.

Essi stabilirono così da *Tacapè* (Gabes) *Leptis Magna* una serie di caravanserragli cui i convogli potevano trovare ricovero og sera; vi eressero dei fortini in cui i cent rioni ed i decurioni servivano tanto da istr tori che da protettori degli indigeni. La pop lazione era composta, come oggi, di autoct chiamati *Libii* e che noi designiamo sotto nome di Berberi; ma essa non aveva nulla carattere feroce e fanatico, risultato di oppr sioni secolari e di odî religiosi. Pagana, c come i suoi maestri, simpatizzò spontan mente con Roma e ne adottò le divinità. Anc la colonizzazione imperiale fu intensa in que zona che si stende per 400 chilometri sul m gine dell'altipiano e supera in larghezza i di chilometri. Come in altri tempi: l'olivo, il fi l'orzo crescono abbondantemente in tutti i l ghi dove i laboriosi berberi li coltivano e lun tutto il cammino il viaggiatore domina, dal la nord, rovine di roccie, burroni giganteschi cui i torrenti si precipitano con fracasso, in pr fondità che il sole non visita mai.

Per recarsi da Garian a Nalut, occorrono giornate di marcia. Nella prima, dopo av passato la depressione di Kicla si trova un s perbo mausoleo in pietra da taglio, uno dei grandi dell'Africa. Il luogo è attualmente se

CAVERNE TROGLODITICHE.

tario, ma, a pochi passi, le vestigia di una ci rivelano l'importanza antica di quel distret Questa tappa termina a Jefren, patria de

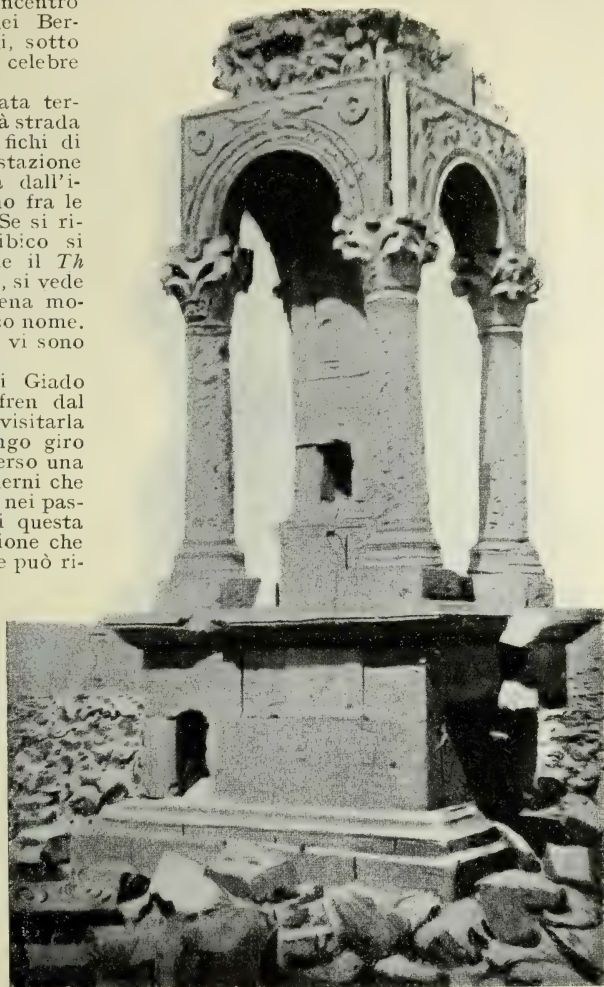
uragani, ove i venti acquistano forse più violenza che in ogni altra parte del globo. E' pure a Jefren che si concentrò l'aspra resistenza dei Berberi contro i Turchi, sotto l'abile direzione del celebre Rumi.

La seconda giornata termina a Giado: a metà strada ci si riposa sotto i fichi di Zintan, che fu la stazione di *Thenteos*, indicata dall'itinerario di Antonino fra le borgate del *Limes*. Se si ricorda che il *Th* libico si pronunciava *z* come il *Th* attuale degli inglesi, si vede che Zintan ha appena modificato il suo antico nome. Le vestigia romane vi sono numerose.

La depressione di Giado separa il Gebel Jefren dal Gebel Nefusa e per visitarla occorrerebbe un lungo giro verso il sud, attraverso una serie di villaggi moderni che la limitano. Anche nei passaggi più difficili di questa discesa e dell'ascensione che la segue, il cavaliere può rimanere in sella e rimettersi alla destrezza delle ammirabili piccole cavalcature indigene.

L'ultima tappa passa per le rovine del territorio degli *Slamatin*. L'Itinerario d'Antonino li chiamava *Thamascaltin*, ciò che denota una deformazione appena sensibile, se teniamo conto dell'osservazione precedente a proposito di Zintan. Mausolei, recinti, cumuli considerevoli di rovine di edifici, attestano la prosperità di quest'altra stazione del *Limes*. A Nalut, io non ho scoperto alcuna traccia romana, ma il viaggiatore impiegherà con piacere una intera giornata per percorrere questo centro berbero appollaiato sulle prime frane d'una valle dai precipizi vertiginosi. La grande strada della strana città è il fondo di un torrente asciutto. Su una cima, il castello fu scolpito nella roccia senza portarvi alcuna pietra e nell'interno i corridoi sono stati scavati con la picozza, ma son così stretti che talvolta bisogna procedere con le spalle rivolte alla parete, completamente addossati al muro. Le pareti sono crivellate di buchi dall'alto al basso in modo che assomigliano a facciate di piccionaie.

In queste minuscole costruzioni nella roccia, fino all'ultima invasione ottomana (cioè verso il 1840) i Berberi racchiudevano le provvigioni alimentari di ogni famiglia, al riparo dalle orde saccomanne.

Se non si vuole ritornare a Garian per la medesima via, si potrà discendere nel Gefara e seguire la base dell'altipiano, ove alcune oasi si alimentano per mezzo dei torrenti della montagna, prima che l'acqua sia stata completamente assorbita dalle sabbie. Non vi si vedrà che una sola rovina, quella di Sabria, ai piedi di Giado, in apparenza assai insignificante; tuttavia scoprendola, io provai una vera emozione. Sabria porta infatti il medesimo nome attuale dell'antica Sabrata e Tolomeo affermava che vi erano due Sabrata, di cui una nell'interno, mentre gli scienziati moderni credevano ad un errore da parte sua. Questo omonimo del grande porto mediterraneo esiste inve-

GERSA: MAUSOLEO DELLA NECROPOLI.

GERSA: ALTO RILIEVO DI UN MAUSOLEO (LA CULTURA DEL SILFIO).

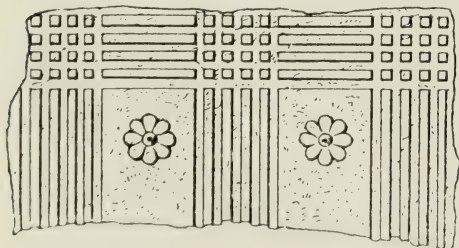
ce e serviva di avanguardia allo sbocco della strada di Rhadamès.

* * *

Ritornando a Garian, dopo sette od otto giorni di assenza, è venuto il momento di internarsi verso il sud, sorpassando numerose tappe attraverso solitudini senza alcuna risorsa, nemmeno d'acqua. Il viaggiatore si avanza nel vasto solco dell'uadi Sofegin e lo segue fino alla grande Sirte, per ritornare da Mesurata. Si tratta di circa dodici tappe con fermate imposte dal grande interesse che presentano i siti visitati. A metà del primo giorno si riposerà a Genduba, ove le rovine pagane divennero basiliche cristiane; queste trasformazioni, che non sono rare, attestano la tolleranza dei primi mussulmani per le religioni che avevano un libro santo e credevano in un Dio unico.

GERSA: ALTORILIEVO (GLADIATORI).

Fino al XII secolo almeno, i monasteri cattolici hanno avuto un'esistenza perfettamente tranquilla, sotto la protezione della Mezzaluna. Come l'esclusione dei pretesi profeti del Sudan e della setta onnipotente dei Senussi, ha cambiato tutto ciò!

GERSA: LE DECORAZIONI DI UN MAUSOLEO.

GERSA: DECORAZIONI DEI MAUSOLEI.

Si porrà l'accampamento a Skiffat, in pieno deserto, ai piedi d'un forte romano che sorvegliava in altri tempi popolazioni totalmente scomparse da parecchi secoli.

Così all'indomani, a metà strada da Misda, si attraverseranno le rovine di una città quadrata, Elmina Ragda (la città dormente), le cui fortificazioni sono mirabilmente conservate ed impressionano per il contrasto della loro bella struttura con la desolazione dei dintorni.

Misda è una delle principali stazioni delle carovane fra Tripoli ed il Fezzan; io credo che Barth si inganni identificandola con la *Musti Kome* di Tolomeo: in ogni caso l'antica stazione doveva occupare un altro posto, poichè non vi è alcuna traccia di antichità in questa parte del Sofegin. Ciò che caratterizza Misda, è l'odio che da parecchi secoli divide la popolazione in due distinti quartieri: *El Fog* la città alta, e *El Utah*, la città bassa; ciascuna munita di due torri, le quali reciprocamente diventano teatro di combattimenti sanguinosi. I due quartieri, riconoscono un solo potere comune: quello della confraternita dei Senussi, e ho visto degli sceicchi imprigionati dai capi temporali, i turchi, perchè il patriarca del Monastero vicino proibiva loro di pagare le imposte.

Il Sofegin è un immenso fosso che incide l'altipiano parallelamente al littorale di Tripoli, per tutta la larghezza del *vilayet*. Le pareti a picco misurano talvolta 60 ed anche 80 metri di altezza, dominando un *thalweg* la cui larghezza raggiunge di frequente un chilometro. Questo *thalweg*, unito in una superficie molto piana, è ricoperto da una sabbia gialla, ricca di *humus*. La popolazione rara, disseminata in misere agglomerazioni, non ha che da attingere

qualche secchio d'acqua dai pozzi per veder crescere le belle spighe dell'orzo. Il fatto capitale, che si nota a prima vista, è che le piantagioni attuali dei nomadi si trovano esattamente sul medesimo terreno delle colonie romane attestate dalle rovine. A Kalafagi, a Ometela e a Ngassa, il primo giorno dopo la partenza da Misda, si vedono gli arabi servirsi delle cisterne imperiali, ove il cemento si è perfettamente conservato, e bere il *tchai* (thè orribilmente zuccherato). Si noterà, in tutta la Tripolitania interna, che il caffè, così apprezzato dai mussulmani, è stato completamente sostituito dalla decozione asiatica.

Nella terza giornata, si incontrerà il maggior numero di accampamenti sovrapposti alle città romane: Tebul, Daffar Rimta, Mahalula, Tininaye, Argus. Da quest'ultimo punto il viaggiatore, non volendo fare una deviazione verso Orfella, (o *Urfilla*) ciò che lo obbligherebbe ad una faticosa cavalcata attraverso ad un deserto di roccie erranti, andrà direttamente al sud su Gersa, che raggiungerà in due giorni. Diciamo, incidentalmente, chè Orfella, la patria degli scorpioni, non offre altra particolarità all'infuori delle sue belle piantagioni dell'Uadi Beni-Ulid.

Gersa: Mausoleo della Necropoli.

* * *

Gersa, è il punto più meridionale dell'escursione, poichè sarebbe inutile inoltrarsi fino a Bongem, ed è pure il grande compenso delle fatiche sopportate per giungere sin là. Io credo che qui si trovino le rovine più stupefacenti di tutta l'antica Africa ottomana. Il viaggiatore innalza la sua tenda sul promontorio piatto formato dall'uadi Zemzem e dal suo tributario l'uadi Gersa. Tutt'intorno si stendono vasti deserti pietrosi, ove si cercherebbe inutilmente il più piccolo filo d'erba. Una città considerevole sorgeva in questo luogo, centro di un distretto, la cui fertilità ci è attestata dalle iscrizioni e dagli alto-rilievi di due superbe Necropoli!

Ciò che è maggiormente strano si è il fatto che questa città, la più importante di tutte, non è menzionata in alcun testo antico.

Le nostre illustrazioni mostrano questi mirabili mausolei di cui alcuni sono veri templi, ove tutta la storia di un paese è scritta. Vi si legge, in immagini significative, che in quei deserti era coltivata, una volta, la vigna, che gli abitanti lavoravano molto e si divertivano anche con le corse dei cavalli, coi combattimenti dei tori, con le caccie al leone, con le battaglie delle gazzelle e degli struzzi. Si curava la coltivazione del *sylphium*, arboscello il cui succo era considerato come una panacea universale e che Cesare racchiudeva in cofani, con preferenza sulla moneta fiduciaria.

Gersa: Decorazioni d'origine ignota.

Leggi severe regolavano lo sfruttamento di queste piante preziose, di cui una sola valeva parecchie migliaia di lire e chiunque ne guastava una per negligenza, era punito con la prigione.

Si lavorava il suolo ed il cammello trascinava l'aratro. Prima della mia scoperta di Gersa, si era convinti, nel mondo degli studiosi, che il

cammello fosse penetrato nell'interno dell'Africa coll'invasione araba. Si ha ora la prova che esso vi esisteva invece sette od otto secoli prima e che vi rendeva anche dei servizi, che non gli si chiedono più oggi.

Nei ricchi mausolei, giacciono le salme delle notabilità indigene dell'epoca imperiale, ed il

GERSA: MAUSOLEO DELLA NECROPOLI.

lusso delle tombe testimonia della ricchezza dei defunti.

Le iscrizioni latine dicono sino a quale punto i Libii avevano assimilato la civiltà romana. Noi sappiamo che i costruttori di questi monumenti erano africani a cui Roma insegnava le belle arti e dai quali essa si faceva amare con la beneficenza, come si faceva rispettare con la forza. Disgraziatamente, una sciocca leggenda ha fatto credere agli arabi moderni che dei tesori fossero stati sotterrati nelle tombe dei pagani ed essi hanno demolito una parte delle mura per cercarvi i depositi imaginari. Quando un pastore nomade passa per Gersa, incide nella roccia le iniziali della sua famiglia e della sua tribù: sono precisamente i medesimi caratteri berberi dell'antichità, che si sono ritrovati nelle iscrizioni rupestri. E' una sorgente di ricchezza incomparabile per i filologi dell'avvenire.

Le due necropoli di Gersa sono separat l'una dall'altra per mezzo dell'uadi omonim Quella più vicina alla città contiene una tomb di forma straordinaria che il viaggiatore tr verà parecchie volte nel suo tragitto verso Mes rata, ma che non si vede che in questo punt dell'Africa. E' una specie di colonna quadrat stretta ed alta quattordici o quindici metr terminata da un capitello, finemente sco pito, che corona graziosamente il mon mento slanciato. Gli arabi chiamano ques mausolei *msellate*, cioè guglie.

***

L'itinerario più interessante da Gersa Mesurata, è la linea che vi fa attraversa successivamente gli uadi Nefed, Sofegi Merdum, Mimum, Ugerane e Sassu, pr cisamente nei luoghi in cui si sovrappo gono le colonizzazioni moderne ed antich A rigore, si potrebbe compiere il viagg in tre giorni, ma è meglio non affrettar e visitare con comodo queste località co interessanti.

Ad Ahmed son degni di osservazione g argini verticali e paralleli dell'uadi Nefe In questo paese, come lungo tutti i bu roni, le abitazioni antiche sono appollaia in alto e non mai in fondo; la ragione facile a comprender Nei punti che conte gono vaste distese ar de, l'acqua delle pio gie non passando le tamente attraverso vegetazione, cade br talmente sul suolo, o non ha il tempo di i filtrarsi e corre via fiotti tanto violen quanto inaspettati. O quando i Romani c loro innumerevoli pc zi, hanno messo in v lore questa colonia, es era nello stato desola te in cui noi la vedi mo oggi; Sallustio c eravi conosciuto nel sua qualità di gove natore africano, ce dice chiaramente. C uragani vi erano ra ma quando capitavan gli uadi si trasform vano immediatamen in fiumi impetuosi che devastavano le pia tagioni; soli gli agricoltori, nelle loro abitazio alte, non ne erano personalmente vittime. Og questi uragani sono un'eccezione tale che Misda, per esempio, non è caduta una gocc d'acqua da quarant'anni, ma l'ultima piogg ha lasciato ricordi spaventosi; in poche o tutto fu sommerso nel Sofegin, persone e gregg fiere e rettili. Siccome i boa pullulavano, se r ritrovarono dei mucchi dopo la scomparsa del acque. Attualmente non è raro di vedere d ciuffi di lana attaccati ai cespugli: sono i res dei combattimenti dei poveri montoni cont i poderosi rettili.

Nell'uadi Nefed, il gruppo di rovine di Ahm rappresenta la prima di quelle colonizzazio che avevano stabilito i Romani su tutto il la orientale del Tahar. Esso guarda il golfo del grande Syrte e gli indigeni lo designano c nome di « Paese d'Orfella » o di « Beni Ulid

ravigliosa fertilità. Anche le rovine, che sono innumerevoli e considerevoli, lungo tutto il tragitto consistono in fattorie completamente organizzate. Tra Feskia e Mesellata, queste fattorie sono assai vicine le une alle altre e talvolta persino si toccano, tanto che ne ho contate dodici su un percorso di sei chilometri. Sono costruzioni di utilità pratica ed in esse non si trovano traccie di ornamentazione all'infuori dei mausolei a guglie.

Nulla però vi mancava: «la villa» o residenza dei proprietari, coi suoi bagni ed il suo atrio; il «*saltuarii janus*» in cui abitava il capo dei lavoratori della fattoria; il «*pecuarii locus*» o locale del direttore del gregge.

Il viaggiatore proverà un grande piacere a rievocare l'esistenza di quelle colonie così pratiche e così eleganti dell'antichità romana.

Pare che i nomadi nei mausolei-guglie abbiano trovato, un centinaio d'anni or sono, dei braccialetti d'oro ed anche delle monete del medesimo metallo. E' forse da ciò che viene la leggenda che ha causato la demolizione (fortunatamente parziale) di quei meravigliosi monumenti.

Sulla porta di una delle fattorie di Mesellata si trova una lastra di pietra con l'inscrizione in caratteri latini, ma redatta in una lingua che nessun scienziato seppe decifrare, benchè io ne abbia riportata una copia ben chiara. Doveva essere un dialetto locale, fortemente impregnato di influenza egiziana, o assira come ne fan cenno altri rimarchevoli dettagli nelle vestigia materiali. I capitelli, fra l'altro, por-

GERSA: MAUSOLEO DELLA NECROPOLI.

Vi si ritrovano traccie di un'importante borgata che si innalzava una diecina di metri al disopra del *thalweg*, ed un mausoleo in forma di guglia, come quello di Gersa, colla differenza che esso termina con una piramide, invece che con un capitello.

A 20 chilometri a valle, a Lachadie, il *thalweg* si allarga e gli indigeni vi coltivano vasti campi d'orzo fra numerose ruine. Fu probabilmente qui il capoluogo del distretto di Nefed, dove è rimasto un piccolo monumento in uno stato di conservazione quasi completa. Esso è come un tempio quadrato, e ricoperto da larghe pietre che recano le traverse di pietra scolpite, all'altezza di quattro metri; sotto vi è una cripta, la cui base è retta da una colonna; tutto intorno gira un recinto di pietre da taglio e numerosi avanzi di ornamentazioni ricoprono il suolo da ogni lato.

Io non ho potuto comprendere a cosa servisse una volta quella leggiadra costruzione, fra il mausoleo ed il tempio, ma so bene a cosa essa serve oggi! Gli arabi vi si riuniscono, tra uomini, tutte le notti per bere il loro *tchai* di cui fanno un consumo superiore a quello di qualsiasi «*five o' clock*» delle nostre capitali.

Il castello vicino, pure in pietra da taglio, è una superba costruzione nella quale si notano i vani delle spalle della porta; essi spiegano l'ingegnoso meccanismo di chiusura.

Dal Nefed si passa al Merdum, cioè l'Uadi «coperto» così chiamato, io credo, pel fatto che l'acqua sotterranea vi livella il *talweg*. In questi paraggi gli uadi non hanno più coste scoscese a picco, ma solamente sponde inclinate, e talvolta ne son privi come se corressero in pianura. Il Merdum non è altro che il Beni-Ulid il quale fa la reputazione di Orfella per la sua me-

UNA TOMBA NELL'UADI NEFED.

tano animali alati, che richiamano quelli delle sponde del Nilo e dell'Eufrate, poichè in nessun luogo all'infuori dell'Africa, ne esistono di simili. Che belle pagine di storia ricostruiranno i felici archeologhi i quali compiranno i primi scavi in questa regione!

Dopo il Merdum, le traccie romane si succedono lungo il Mimun (specialmente a Gassar Zinger) l'Augeran e il Sassu.

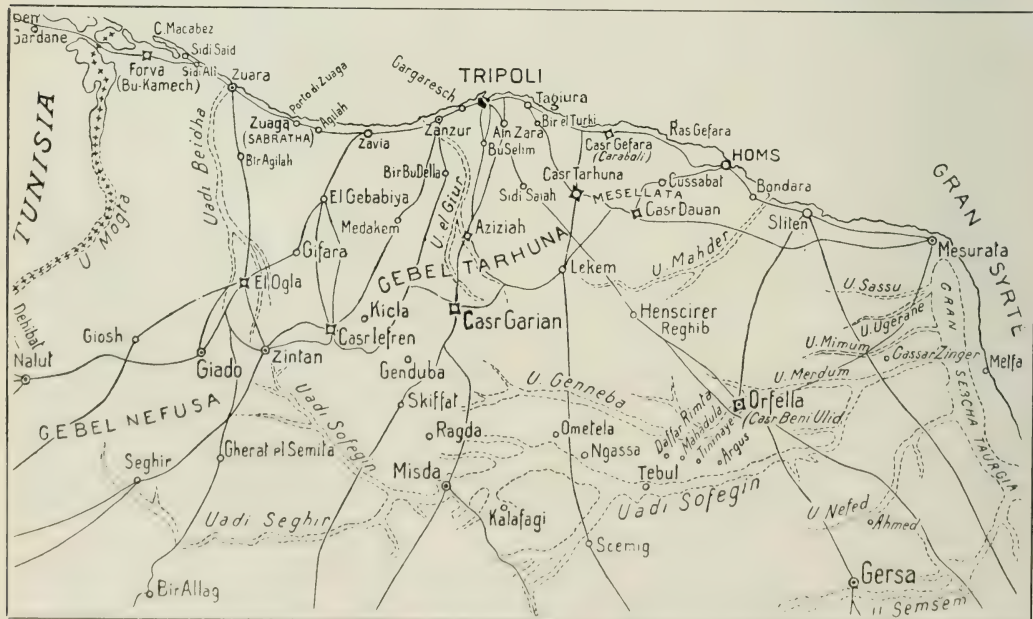
L'itinerario che parte da Tripoli, termina a Mesurata. Se si è calcolato il proprio tempo in modo da far concordare l'arrivo in questa oasi nel giorno in cui il piroscafo della Navigazione Generale Italiana vi fa scalo, ritornando da Bengasi, si potrà ritornare a Tripoli per via di mare. In caso contrario, si impiegheranno quattro giorni per giungere al grande porto, seguendo il litorale, ma allora sarebbe stato inutile di aver fatto prima il percorso che noi abbiamo descritto sopra, da Tripoli a Slitten.

Gersa: Mausoleo nella Necropoli suburbana.

Da tutta questa peregrinazione nella Tripolitania propriamente detta, il viaggiatore riporterà l'impressione seguente: il vasto quadrilatero compreso tra Mesurata, Zuara, Nalut e Gersa, fu coltivato e sarà facilmente reso fertile nelle tre zone parallele al litorale di Tripoli e cioè le oasi marittime, il lato settentrionale del Tahar, l'uadi Sofegin ed i suoi affluenti.

Queste tre zone sono unite fra di loro, nel lato orientale, mediante una quarta zona che è loro perpendicolare e che costituisce la bella serie delle piantagioni tra Gersa e Mesurata.

Queste differenti strisce di territorio buono si trovano, è vero, separate da vaste distese aride, ma ciascuna di esse costituisce una superficie di un'importanza tale, che i coloni più accorti, quali furono i Romani, vi si stabilirono e vi lavorarono intensamente, ottenendo quei magnifici risultati che abbiamo constatato.

H. M. DE MATHUISIEULX.

IL POETA DELL'UMILTÀ E DELLA GRANDEZZA

A Maria Pascoli — per il bene che a Lui volle — per il culto che Gli ha consacrato.

Gli amici del Touring si sono rivolti a me perchè nella nostra *Rivista*, commemori Giovanni Pascoli. E l'hanno fatto non perch'io mi diletti ancora di letteratura e di critica, o sia uno di coloro per i quali ogni argomento d'articolo è buono, ma perchè essi non ignoravano la devota amicizia che mi legava al Grande Poeta scomparso.

Ora questa amicizia costituisce appunto per me il maggior ritegno a scrivere di Lui; essa mi rievoca l'amico scomparso nel suo terrore per i giornalisti, nel suo desiderio che le persone a lui care serbassero alla dolce intimità pensieri ed impressioni. Le poche volte ch'io ebbi ad occuparmi di lui, se ne dolse: poichè gli pareva di essere troppo piccola cosa caduca di fronte all'Arte sua. Soleva dire che questa curiosità del pubblico verso la sua persona non poteva che diminuirlo, perchè egli non aveva come Lucia, ciò che il pubblico spesso cercava, e cioè un occhio più bello dell'altro. Tuttavia non ho saputo rispondere con un rifiuto all'invito, parendomi da un lato doveroso che la *Rivista* della grande Associazione nostra non lasciasse passare senza parole, se non degne almeno sinceramente commosse, la scomparsa del grande Poeta italiano, e dall'altro lato essendo pur sempre di conforto a chi amò Giovanni Pascoli, cercar di farlo conoscere a quanti di lui non sanno che attraverso gli articoli critici, i brani di poesia riprodotti dai giornali. Perchè di Giovanni Pascoli poteva G. S. Gargano scrivere dopo la sua morte nel *Marzocco*: « Il pubblico italiano non ha ancora penetrato tutta la straordinaria bellezza che chiude in sè la poesia di Giovanni Pascoli, e la gloria di lui grandeggerà solo nell'avvenire. Ma i pochi uomini che più l'hanno amato e più l'hanno compreso, tra quelli che il destino gli dette come compagni nel suo breve passaggio su questa terra, hanno il dovere di raccogliersi attorno a lui e di propagare i lunghi echi che sveglia la sua dolce voce ». E Gabriele D'Annunzio fu vituperato perchè osò scrivere che era morto il più grande poeta che l'Italia avesse avuto dopo il Petrarca, quasicchè non fosse nei diritti di un grande artefice del verso e della prosa, il quale non si mostrò mai facile piaggiatore neppur di vivi, di lealmente e senza sottintesi attestare — davanti alla solennità di una tomba — la misura della sua ammirazione e del suo ossequio.

GIOVANNI PASCOLI
(*da un acquaforte di Vico Viganò*)

Giovanni Pascoli dovrebbe essere particolarmente caro a noi italiani, che ci ritroviamo avvinti da un grande legame ideale attorno a una

La villa di Pascoli a Castelvecchio.

bandiera d'italianità, perchè egli amò e cantò tutto ciò che noi amiamo, e che canta se non nella strofa, nei nostri migliori entusiasmi: la natura, la patria, l'umanità.

Fu detto il poeta delle cose umili, ed egli non disdegnò il qualificativo, quantunque di esso alcuni critici si facessero arme per negargli la grande ala rombante. Egli, che aveva avuto origini campagnuole, sentì quanto nessun altro la poesia dei campi, della vita semplice, operosa e buona. Le formiche, gli uccelli, gli alberi, la seminagione, il raccolto divennero per lui materia di osservazione, d'amore e di poesia. E il prof. Pietrobono, nella sua bella commemorazione al Collegio Romano giustamente notava, che dopo letto il Pascoli, diventati famigliari alla sua arte, abbiamo veduto alberi, fiori, uccelli come non li avevamo mai prima d'allora veduti.

Io ricordo le poche volte che mi fu dato salire alla sua villa di Castelvecchio. Il grande paesaggio della valle del Serchio pareva animarsi ogni volta di nuove bellezze, perchè per ogni profilo di monte, per ogni borgata sperduta fra il verde, per ogni corso d'acqua, per ogni suono di campane, per ogni effetto di luci alla mente soccorreva sempre più vivo e pronto il ricordo di qualche suo verso, che valeva non soltanto a definirlo, ma ad esaltarne la vibrazione poetica.

La sua villa, protesa nel verde, coll'altana dagli archi vetusti dava l'impressione d'un piccolo cenobio austero e gentile. Si comprendeva come il poeta l'avesse amato e del suo possesso — oh! quanto lento e faticoso! — avesse fatto obbiettivo di anni di lavoro intenso e di risparmi sudati.

Egli ne aveva desiderato ardentemente l'acquisto e allorchè nel 1902 se l'era visto contrastato da troppo alte pretese dei venditori e qualcuno degli amici suoi lo consigliava a costruirsene una, in altro posto, scriveva ad un amico suo buono e devoto — Alfredo Caselli — affinchè l'aiutasse alla realizzazione del suo sogno:

« Se non avessi avuto quella mira e quella « speranza, non mi sarei trattenuto lì fra tanti « inconvenienti, non mi sarei trattenuto là « per innamorarmi. Sì: ci siamo proprio inna- « morati di ciò che io ho abbellito con la mia « poesia: e ora mi si dice: — Sei innamorato di « quella donna? Poverino: eccotene un'altra. « — Per farne? Voglio quella! Se no, andrò a

L'orto di Pascoli.

PASCOLI E LA SORELLA MARIÙ.

« seppellire lontano l'ul-
« tima delle mie delu-
« sioni che sono tante.
« Essere cacciati, come
« dal nido nativo (oh!
« San Mauro!), così dal
« camposantino che mi
« son scelto per ripo-
« sare! »

E proseguiva:

« Oh! il bello sarebbe, caro Alfredo, che tu riuscissi. Ti giuro sin da ora che farei in una delle muraglie murare una lapidina in latino per te. Quante cose belle farei in quei vecchi muri! tra l'edera e l'erba vitriola! Farei fare, per esempio, un bassorilievo in marmo, rappresentante una medaglia delle mie: una Musa che incorona un Poeta: poi un'iscrizione in latino enigmatico che dicesse che nella casa c'è sepolto molto oro. Il tutto nascosto tra edere, muschi, capelvenere.

« Ma tu devi riuscire! Fa presto, fa presto per carità! »

LEONARDO BISTOLFI SULL'ALTANA DELLA « BICOCCA » DI PASCOLI.

E l'epigrafe la scrisse, ed io ancor la ricordo, quale Alfredo Caselli religiosamente la conserva.

AVRVM DEFODI QVOD SI CVPIS INSPICE SI QVA'
SANGVIS ADHVC MANET SIC UBI LAVRVS OLET.

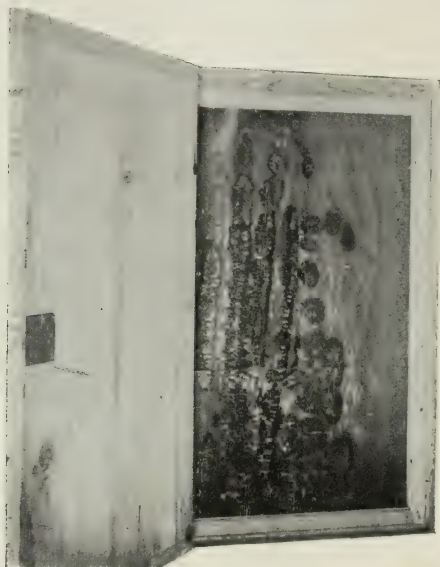
Alfredo Caselli — non se ne dolga l'amico se parlo di lui — vi riuscì. La villetta, o la *bicocca* o il *castello*, come talora la chiamava il Pascoli, fu finalmente del Poeta e divenne il regno del suo lavoro e della sua pace.

Lungi dall'università, dalle preoccupazioni e dalle convenienze e dai pettegolezzi cittadini Giovanni Pascoli appariva lassù veramente qual era. Passavano talvolta le carrozze, e ancor più in questi ultimi tempi, le automobili, a spiare dal basso la casetta severa e ridente, ma il poeta era invisibile per i curiosi e si celava con un profondo terrore. Egli stesso mi raccontò che una volta, mentre dalla villa era disceso colla sorella Maria per la consueta passeggiata sulla strada, che conduce al Ponte di Campia, un'automobile piena di signore e signori si era fermata, e qualcuno della comitiva lo aveva interpellato così: — Buonuomo! Da che parte si sale alla villa del prof. Pascoli?

Egli e la sorella Maria si erano fatti rossi, rossi e avevano additato la strada, poi erano corsi a nascondersi in una osteriuccia ove rimasero sino a tanto che non si potesse più dubitare che gli importuni visitatori avessero preso la via del ritorno.

E' che Giovanni Pascoli lassù, in quell'eremo, ritrovava e custodiva veramente — giusta una di lui bella espressione che ricordo — la sua anima. E colla sua anima custodiva tutto un tesoro di tradizioni e di sensibilità, che la civiltà livellatrice e cosmopolita tenta invano di sopraffare. Se io — e dico io, per citare uno purchessia — ero l'amico, che egli sapeva accogliere con quel suo bel sorriso fraterno, che faceva scordare ogni inferiorità (poichè se egli — che ricordava come in tutto Virgilio non si trovi mai la parola *servo* — non volle servi nella pratica della vita, non volle neppure ammiratori servili), ero però tuttavia il cittadino abituato alle raffinatezze di una vita che si esalta come civile. Ed egli temeva che la mia abitudine contrastasse con abitudini ch'egli non disprezzava, ma non amava. Ma quanto grande e viva diventava la sua letizia allorchè si avvedeva che la semplicità della sua casa era apprezzata, che l'ospite

CASTELVECCHIO.

era lieto di offrire un po' della sua opera alla cucina, che sapeva gustare il semplice pane che Egli aveva aiutato sua sorella Maria a preparare, o la polenta che occhieggiava gialla e profumata

L'alveare nel tinello.

dal paiuolo, o il vino aspretto vendemmiato nel suo vigneto

Io la madia e la botte amo; e il loquace
tino ben canta e bene odora il forno:
io ridirvi non so, quanto mi piace
il vin d'un anno con il pan d'un giorno!

Ed era letizia la quale aveva, come ogni cosa in quell' anima così profondamente sensibile, radici assai più lontane: egli vedeva l'uomo spogliarsi di quanto la modernità ha di più artificioso e di meno simpatico, per ritrovare la grande sincerità ch'egli sovrattutto apprezzava.

* * *

Fu certo gran merito di Giovanni Pascoli di avere, colla sua poesia agreste, richiamato gli italiani all'amore della vita dei campi, all'imperitura poesia di quel mondo che a noi dà gli elementi necessari dell'esistenza. La grande citt tutta chiusa in sè stessa, tutta avvolta nell sua nebbia di fumo, tutta assorta nell'oper nella quale l'atto dell'uomo è così avvint all'azione della macchina, tende a dimentica la spontaneità della natura, le sue leggi etern che si rivelano anche nelle più piccole cos Chi dei cittadini s'accorge oggi del ritorno dell rondini? Chi sa quando lo smeraldo dei pra s'accende di mille costellazioni di fiori? Chi s differenziare, se non gli è imposto da necessit professionali, alberi da alberi? Chi, se non per dar loro la caccia, cerca distinguere uccel da uccelli, e cerca godere del loro canto, che pure una delle cose più meravigliose di cui l natura ci allieta? Quanti sono coloro che ce cano di leggere almeno l'alfabeto del gran l bro del cielo?

Tutto ciò Giovanni Pascoli lo intese e lo r disse per noi. Ricordate?

in mezzo al grande ciel sereno
la lodoletta, uguale ad un puntino
cantava; e poi, come venisse meno
per la dolcezza si gittò nel piano...
s'abbandonò sul nudo suo terreno,
s'abbandonò sul nido suo tra il grano.

E l'usignuolo?

Allor, s'aprì la prima stella in cielo;
e dalla terra tacita e sorpresa
si levò un trillo come un lungo stelo.
Un'altra un altro. Ad ogni stella accesa
un nuovo canto...

E la rondine che torna?

Torna la rondine! E' fiorito il prugno!
Il prugno è in fiore, in succhio è già il castagno...

Ed io non cito che a caso, aprendo il prim dei volumi di versi che ho qui davanti. E po trei, colle citazioni, mostrare come di tutto ci che si svolgeva sotto il suo occhio attento Giovanni Pascoli avvertisse i rapporti misterios e le arcane bellezze. Nessuna maraviglia se cervelli disusati ad avvertire la grandezza ch

Lo studio di Pascoli a Castelvecchio.

si riflette in queste umili cose, guardassero a Giovanni Pascoli quasi con dispregio, e lo chiamassero magari, — come pure è avvenuto su qualche cattedra, ove per vergogna d'Italia s'insegna letteratura —, un *miagolatore*.

***

Ma sotto un altro aspetto io credo che Giovanni Pascoli meriti tutta la gratitudine di quegli italiani, che vedono la necessità di difendere il patrimonio della loro lingua, dagli impoverimenti e dagli imbastardamenti.

Lo scrittore che fu un latinista prodigioso, che aveva coi suoi carmi latini meravigliato il mondo, per la spontaneità e la personalità del suo verseggiare, aveva scelto il suo asilo nel cuore della Lucchesia, oltrechè per la dolce bellezza del paesaggio, per un'altra ragione: la ricchezza verbale dei suoi abitanti. Egli che poteva vantarsi filologo, seppe apprezzarla come una grande miniera per l'arricchimento della nostra lingua.

I parodiatori della poesia e della prosa pascoliana hanno potuto forse far credere a molti che egli fosse infarcito di tutte le leziosaggini toscane di peggior gusto. Non è così. Giovanni Pascoli, romagnolo di nascita, che in Romagna passò la giovinezza, che a Bologna studiò, fu successivamente in varie regioni d'Italia, e di tutte imparò e apprezzò i dialetti. Non era mai stato a Milano, e pur tuttavia ricordo com'egli amasse spesso sorprendermi con qualche detto lombardo. La vasta coltura, — rinsaldata da profonda conoscenza delle lingue e letterature straniere —, immedesimata e fatta sostanza, gli consentiva questi lussi.

Ora il Pascoli comprese come la parlata del popolo delle campagne lucchesi sia una delle più ricche, colorite e filologicamente italiche che il nostro paese possieda. Cosicchè negli umili contadini, dei quali amava la compagnia, egli seppe vedere dei gran signori della parola. E il grecista che tradusse Omero, e il latinista quattordici volte premiato ai concorsi internazionali di Amsterdam, e il filologo che aveva all'Università di Pisa insegnato grammatica, il professore che occupava la maggior cattedra di letteratura che l'Italia possieda, non sdegnava citare come autorità linguistica, a spiegazione di qualche vocabolo inaudito, l'autorità di un Zi' Meo, un povero contadino di Castelvecchio.

Io ricordo lo Zi' Meo, che Giovanni Pascoli immortalò in una delle sue più belle liriche. Era il vecchio agricoltore lucchese, pieno di indomabile amore per la sua terra. E' appunto questo tenace attaccamento del lucchese per il paese nel quale è nato, quello che spiega la conservazione di un puro linguaggio.

GIOVANNI PASCOLI

(da un'acquaforte inedita di Vico Viganò).

I lucchesi sono forse quelli che dai più remoti tempi iniziarono l'emigrazione temporanea. Lucca serba le tracce di questo meraviglioso spirito di avventura, che faceva degli antichi mercanti dei diplomatici in nessun caso mai dimentichi delle soddisfazioni dell'arte. E la stessa piccola industria dei figurinai, per esercitare la quale partono da cento paesi della Lucchesia e sovratutto da Montefegatesi ogni anno tante persone, dimostra che lo stesso spirito avventuroso non si è spento, che esso è sceso nel popolo e che si associa esso pure a forme d'arte per quanto popolaresche.

Ma quello che più conforta — e che in Giovanni Pascoli accendeva per questa umile gente un sincero affetto — è che il lucchese dopo essere stato cittadino a Parigi, a Londra o nelle grandi capitali dell'America del Nord ritorna indubbiamente alla sua terra. Al pari della rondine di cui il Poeta scriveva che se non riedeva al vecchio nido non era certo perchè non volesse, ma perchè era morta, il lucchese rimpatria sempre e coi suoi risparmi si rifabbrica la casa, nel luogo stesso ove era quella dei suoi genitori. Non importa se la località potrebbe essere meglio scelta e a più buon mercato: il mutarla gli parrebbe un recar offesa alle memorie sue più care, all'orgoglio più santo della sua razza. E tornando si spoglia di tutte le abitudini antiche; ritorna quello che era par-

Casa ove nacque Pascoli a Savignano di Romagna.

tito, cosicchè con vostra meraviglia venite a sapere che persone delle quali avete ammirata la rustica semplicità fecero parecchie volte il viaggio in America e del mondo conobbero assai più di quanto voi conoscete.

Il linguaggio è per costoro sacro come le più sacre memorie; e nella sua struttura italicamente solida e pura resiste agli innesti impuri. Potrà il lucchese — e Giovanni Pascoli in quel delizioso poemetto *Italy* ce ne ha dato un magnifico esempio — valersi di parole straniere, ma egli tenderà irresistibilmente a italianizzarle e se ne libererà subito come di una vernice che non ha potuto intaccare neppure la superficie dell' idioma.

Guardate i dizionarietti che il Pascoli ha aggiunto ai *Primi Poemetti* e alla *Morte del Papa*, e vi farete subito un'idea della ricchezza dell'eloquio di questo popolo campagnuolo, che chiama ancor lombardi gli abitanti di certi paesi che furono dei longobardi, che adopera l'aggettivo *accorto* ancora in senso dantesco, che ha dieci parole diverse per indicare i vari stadi di una cosa, mentre noi non conosciamo che una povera parola sola.

Giovanni Pascoli intese e apprezzò questo patrimonio di italianità, serbato vivo ed eloquente da umili contadini. Egli che sentiva la poesia del piccolo fiore e del vecchio castagno, colse nel vecchio ceppo di nostra gente questi fiori di spirito acuto di osservazione, che nè il tempo, nè le dominazioni straniere, nè il lungo errare per il mondo aveva potuto intristire. E non a torto egli lo fece, perchè vi è in questa ricchezza qualcosa che giustifica l'ammirazione non del solo filologo, se pensiamo che la psicologia moderna misura appunto la capacità intellettuale dalla ricchezza verbale dell'individuo.

***

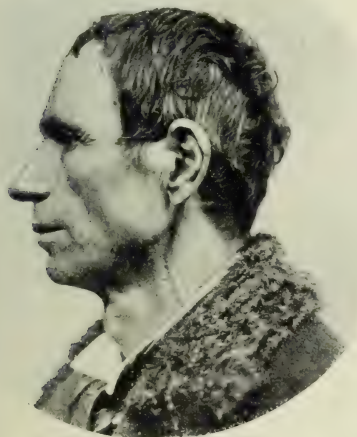
Io vorrei anche combattere quella che, per coloro che non leggono, è una delle tante comode leggende, fatte per eliminare la fatica di pensare, e che per altri sono la conseguenza del leggere poco e male. Giovanni Pascoli non fu soltanto il poeta delle cose umili e piccole, ma fu altresì il poeta dei sentimenti più generosi e più alti. Egli volle soprattutto la bontà, ma non disdegnò la forza, risultato delle migliori energie. Cantò l'uomo rassegnato per sè, ma lo esaltò coraggioso e combattivo per il bene degli altri. Per suo conto s'accontentò di una vita umile, ritirata, da frate terziario, ma tutte le audacie e tutte le conquiste dello spirito lo ebbero cantore efficace.

Ricordo a questo proposito la visita che feci con lui alla casa ove nacque Giosuè Carducci. Egli doveva tenere a Pietrasanta la solenne commemorazione del Poeta e Maestro, e prima di accingersi volle ispirarsi ai luoghi che parlavano della dura infanzia di Enotrio, delle aspre lotte paterne. Sapeva il poeta di *Myricae* quanta

Barga, in un disegno arcaico di Alberto Magri.

influenza il natio loco e le prime vicende famigliari hanno sull'anima del fanciullo, che potrà un giorno esser poeta. In quell'occasione, mentre soli, in una intimità indimenticabile, tornavamo a Pietrasanta dalla gita fatta a Pian di Castello, coll'animo pieno delle emozioni provate nell'umile casa ove il Carducci era nato, Giovanni Pascoli mi disse quanta maggior fortuna poetica il suo Maestro avesse avuto. Carducci aveva vissuto nell'ambiente infocato delle giornate epiche, aveva sentito le speranze e le delusioni della prima giovinezza dell'Italia risorta, mentre che a lui la sorte aveva riserbato un'ora grigia, triste della vita nazionale, cosicchè ai suoi entusiasmi era mancata spesso la rispondenza di altri entusiasmi.

Era tale la sensazione di questa fredda atmosfera, pregna di sterile scetticismo, di malcontento utilitario, ch'egli scrisse per il centenario della nascita di Garibaldi tutta una serie di *Poemetti Rossi*, com'egli li chiamava talvolta, e non ne diede uno alle stampe, riservando a dopo la sua morte la pubblicazione, quale premio forse di un'ora di entusiastico risveglio della sua patria!

Quanti lo avvicinarono sanno la febbre di amore che lo consumò nei mesi che precedettero la sua fine. La nuova impresa rivolta alla riconquista di una terra che fu romana, alla redenzione di un popolo caduto nella peggiore barbarie, lo esaltava. Già malato, pronunziò per la *grande proletaria*, che finalmente si era mossa, un discorso indimenticabile. Certo questa febbre cooperò a consumarlo, ma fu una grande e sincera gioia che alleviò la tristezza della sua malattia, e l'impotenza cui questa lo condannava... Oh! poter lavorare, cantare, con tutta la forza del suo cuore, con tutta la potenza del suo ingegno, lo spirito d'eroismo e di sacrificio che la guerra aveva rivelato!

ZI MEO.

Che questo anacoreta non fosse uno spirito chiuso ad alcuna audacia, lo provano i suoi inni. A quale alta impresa egli non congiunse il suo canto? Dal Duca degli Abruzzi e da Umberto Cagni per la loro lotta contro il polo, sino ad Andrée e a Chavez pei loro tragici tentativi, agli eroi del Sempione, per il loro oscuro eroismo, noi ritroviamo la musa pascoliana pronta all'osanna, al peana e all'epinicio...

Dal piccolo egli seppe assurgere al grande. Come nel *Ciocco* egli ascende dall'incendio che devasta una minuta ma secolare città di formiche che vive nelle radici di un vecchio albero,

TONDO DELL'ANNUNCIAZIONE MURATO NELLA CASA DI PASCOLI (1).

alla vasta lotta dei mondi che si combatte nello spazio, nella cui immensità la terra è parago-

(1) Sulle origini di questo tondo in terracotta ho avuto, da Alfredo Caselli, questi interessanti particolari, che valgono a lumeggiare la caratteristica figura del poeta e il mondo dei suoi ammiratori.

« Lisandro Zappelli nacque contadino e povero da un'umile famiglia, in una corte triste e bassa, vicino alla « Freddana » un torrentello livido che ogni anno, in su l'autunno, straripando entrava nel tugurio del giovine scultore, che viveva orfano, minato dalla tisi, assieme a due fratellini.

« Andavo spesso da lui in sulla sera, ma sempre con un libro in mano, poichè da niuna altra cosa ebbe mai maggior gioia quel giovine morente, che ascoltare leggere *Miricae* e i *Canti di Castelvecchio*.

« Nell'autunno del 1902 era ormai così debole da non potere più uscire di casa. In quel giorno, visitandolo, gli mostrai una cartolina del Pascoli: — Mi vuole a Castelvecchio e domattina ci vado — gli dissi — Egli volle serrare nella mano calda la cartolina scritta dal suo poeta prediletto, e rimase muto a fissare il suo bassorilievo della « Annunciazione » che aveva su d'una panchetta in faccia al letto. Intesi il suo silenzio, presi il bel tondo di terra cotta, e lo portai con me a Castelvecchio. Giovannino l'ebbe molto caro, e tanto che volle scrivere subito così al dolce scultore ventenne:

« *A Lisandro Zappelli.*
Un angelo è venuto a casa mia,
a dir soave e piano, — Ave Maria! —
E' venuto a una casa umile e mesta
tutta bagnata ancor dalla tempesta,
così come il tuo puro Angelo anelo
è molle ancora del suo roseo cielo.
GIOVANNI PASCOLI

che è tanto, tanto felice di avere il mirabile tondo, e che lo collocherà dove possa diffondere uno spirito di bellezza e di benedizione per tutta la solitaria casa. E faccia, o giovine umile e alto molti capolavori come questo, di sentimento e di pensiero, di forma e di idealità! Li faccia chè ne abbiamo proprio bisogno.

26 *Settembre* 1902 ».

« ... Ma una settimana dopo, nel rimuovere il suo cadavere da quel giaciglio, io trovai sotto il guanciale lo scritto di Giovanni Pascoli tutto chiazzato dal sangue delle sue labbra... »

nabile al ciocco, e la sua umanità al formicaio, così dal piccolo fatto inavvertito dai più egli sa assurgere alla grande legge, i di cui estremi si perdono nell'immenso mistero. Chi lo volle piccolo poeta georgico di piccole cose, o non conobbe l'opera sua, o non ne intese il significato e la vibrazione vasti e dolorosi. Il dolce suono che parve di zampogna agreste, non fu che il *leit motif* di una sinfonia possente. Egli non vide soltanto l'augellino canoro ma anche l'aquila dal gran volo, non la sola rosa di siepe, ma anche la digitale purpurea e la quercia di Hawarden; non solamente il mite funerale campestre, ma l'epico ritorno in patria di Antonio Fratti, morto a Domokos, per il quale egli seppe risuscitare Circeo. E se i piccoli rivi, i freschi ruscelli ebbero da lui sopravvivenze vergiliane, sono tuttavia suoi i versi che cantano il grande trionfo dell'elettricità. Ricordate?

.... acqua diventa luce!
acqua diventa fiamma, acqua lavora!
Lavora dove l'uomo ti conduce:
e veemente come l'uragano,
vigile come femmina che cuce
trasforma il ferro, il lino, il legno, il grano:
manda i pesanti traini come spole
labili: rendi l'operare umano
facile e grande come quel del sole!

E sono suoi, sono suoi quelli con cui il cantore di Paolo Uccello esaltava in un inno secolare Giuseppe Mazzini, sono suoi quelli con cui vaticinava l'avvento di una nuova Italia, più conscia di sè, più pronta a maggiori destini.

L'Italia che vive nel sole,
che vuole i suoi rischi e i suoi vanti,
le marre e le trombe, le scuole
pensose e i cantieri sonanti:
l'Italia che spera, e s'adopra
concorde al suo lucido fine,
che foggia il suo fato, là sopra
le incudini delle officine:
l'Italia che già si disserra
nel grande avvenire il suo varco
e avanti, sia pace, sia guerra
San Giorgio o San Marco!

***

« Ho veduto un uomo farsi più lontano eppur più grande, tramontar nel buio e splendere nel cielo, sparire nella vita ed apparire nell'immortalità. Era un poeta... » Ciò ch'egli scrisse d'altri, lo si può ben ripetere per lui.

Ora egli dorme nel cimitero di Barga, nell'attesa che lo Stato consenta l'esaudimento del suo ultimo desiderio: quello di essere sepolto a Castelvecchio, in un prato che è al confine del suo orto, vicino al piazzaletto della piccola chiesa, nel posto ove egli stesso piantò due salici piangenti, molti abeti e nell'ultimo anno tanto corbezzolo: il simbolo del tricolore, il verde albero italico, il cui maggio è nella bruma e che, s'anco tutto morisse, il giovanile gonfalone selvaggio spiegherebbe alla bora.

Là Giovanni Pascoli dormirà frammezzo a cose che gli furono care: sentirà d'inverno, sotto la coltre di neve, i poveri passeri che sapevano la sua casa per essi tanto ospitale; riudrà a primavera il saluto delle stesse rondini, di cui tante volte cantò il ritorno; gli giungeranno i profumi dei fiori che egli stesso piantò con tanta cura amorosa; e all'estate sciameranno sulle rose del suo tumulo — ch'io amo imaginare senza fastigio di marmi, parendomi che essi contrasterebbero col carattere del poeta — le api di cui egli aveva rispettato e protetto nella parete della vecchia casa l'alveare; e all'autunno la vendemmia toscana ferverà lì presso nel suo vigneto, portando ad altri il fermento e l'illusione di un po' di gioia. Ed egli vedrà passarsi accanto a l'epoca dei raccolti i contadini che gli furono cari, col grano biondo, che ci dona il pane, e gli giungeranno il rumore e i canti dalle aie, mentre nella notte — nelle lunghe notti invernali — ogni lume, ogni squilla di campana, ogni stella gli ridirà qualcosa di ciò che Egli loro disse. E il suo gran cuore continuerà a pulsare, nei suoi versi immortali, di un inesauribile amore: amore per tutti gli esseri che vivono, soffrono, e muoiono, amore per i prossimi e per i lontani, amore soprattutto per gli umili che seppero esser buoni, generosi e forti. Ed ogni tramonto o sorgere di sole ridirà il distico col quale un giorno Egli, davanti allo stesso orizzonte, auspicava ai nuovi destini d'Italia:

GIOVANNI PASCOLI NEL SUO VIGNETO.

Sole che quando tramonti non fai che promettere l'alba
Sia dell'italica idea, sia della gloria così! (1)

A. G. BIANCHI.

(1) Devo le fotografie che illustrano questo articolo al carissimo Alfredo Caselli di Lucca, che del Pascoli fu amico amatissimo e squisitamente devoto. Gli chieggo scusa se di queste fotografie destinate all'amico mi sono valso, ma sono convinto che nulla meglio di esse valga a caratterizzare la forte sincerità del poeta semplice e buono, che ebbe il grande, rarissimo merito di conformare, con meravigliosa coerenza, la sua vita alla sua arte, i suoi atti alle sue idealità.

Vico Viganò, l'artista che onorò coll'acquaforte la poesia pascoliana, ha consentito che io riproducessi, oltrechè la bella acquaforte che ci ricorda il poeta nella pienezza della salute, un'altra, ancora inedita, che lo imagina e lo ricorda in quest'ora di dolore.

a g b.

MAGGIO E CALENDIMAGGIO

Fin dai tempi classici il maggio era fatto oggetto di speciali solennità.

Questo mese era consacrato ad Apollo, dio della bellezza, della poesia e della luce ed in onore del Nume in Grecia i templi venivano inghirlandati di fiori e profumati con l'aroma dell'incenso e dell'alloro bruciato.

Nelle vie e nelle piazze poi si davano feste orgiastiche i cui trasporti la nostra morale troverebbe troppo eccessivi.

Uomini e donne vestiti da satiri e da ninfe e baccanti (veramente il verbo *vestire* va inteso in senso piuttosto figurato perchè di abiti si faceva molto economia, quando non venivano soppressi addirittura) banchettavano e danzavano tra una grande profusione di fiori.

Anche in Roma erano in uso i cosidetti ludi floreali che si celebravano anche in nome della dea Flora, nei delubri della quale venivano appesi rami d'ulivo e di alloro.

La prudente e ferrea legislazione dei Quiriti trovò modo tuttavia d'infrenare le dissolutezze a cui dava pubblica occasione tale ricorrenza.

Altra analoga costumanza imponeva nel mese di maggio atti particolari di culto verso i morti alle cui tombe recavansi i parenti a spargere fiori ed a far libazioni. Tale era la serena indole di quei popoli forti e scevri dai dubbi formidabili che poscia tormentarono gli animi, da rendere attraente la pace della tomba circondandola col gaio prestigio del mese più largo di sorrisi e di promesse.

... VESTITI DA SATIRI, DA NINFE, DA BACCANTI...

Molto mutammo da allora e ben si addice la bruma dello squallido novembre ai terrori ed alle lacrime traverso le quali imparammo in seguito a concepire la morte.

Del resto era tendenza particolare del leggero epicureismo dei tempi di versar fiori generosamente colà donde potevano sorgere delle idee truci o malinconiche.

Il tenero incarnato delle rose di maggio velava i neri lutti della morte come attenuava il vermiglio feroce dei macelli.

Infatti i calendari antichissimi registrano feste intitolate al macello del Celio o dell'Esquilino.

Singolare però che questo mese fosse ritenuto infausto ai matrimoni. E' molto probabile anzi che determinate prescrizioni proibissero gli sposalizî durante il maggio.

La tradizione si è conservata fino ad oggi in molte regioni d'Italia. Infatti le statistiche

constatano una diminuzione considerevole delle unioni nel maggio che pur vien chiamato per antonomasia il mese degli amori.

Nè è a credere che i campagnoli intendano esprimere epigrammaticamente, con questa loro riluttanza, l'antagonismo che taluni sostengono debba esistere... fra l'amore ed il matrimonio.

No, no. Si tratta d'un vecchio pregiudizio e sarebbe vano cercare altra spiegazione.

Col cristianesimo le feste pagane vennero abolite. Ma non si potè impedire che qualche cosa di esse si trasferisse nei tripudi sacri e nelle cerimonie del nuovo rito.

Tanto sono tenaci le consuetudini popolari e così fedelmente ed irresistibilmente esse traducono la psicologia delle moltitudini!

In tal modo Pentecoste divenne a poco a poco — sebbene in forma più castigata e composta — il surrogato e l'equivalente delle feste d'Apollo e di Flora.

Archi di fresca verzura e morbide traccie di fiori campestri incitano le bianche processioni il cui osanna si leva nei chiarori fulgidi del sole insieme al giulivo concerto delle campane.

Anticamente usavasi in questo giorno gettar rose dall'alto delle chiese sulla folla radunata dei fedeli ed è da questa gentile costumanza che alla domenica di Pentecoste derivò l'appellativo di *Pascha rosata o Pascha rosarum* e che ancora attualmente il popolo la denomina *Pasqua rosa*.

Così pure si crede che sia una reliquia dei festeggiamenti floreali proprî della latinità — la consuetudine esistente tuttora in taluni paesi della Toscana di rizzare sui muricciuoli delle vie i cosidetti «altarini di maggio» sui quali stanno alcune immagini di Santi circondati di ogni sorta di fiori silvestri.

Era logico d'altronde che la vivace immaginazione essenzialmente rappresentativa della nostra stirpe dovesse temperare la astratta arduità filosofica d'un principio religioso venuto d'oriente, rendendolo più accessibile e perfino un poco teatrale col rivestirlo di forme, di luci e di colori.

Ecco perchè la Vergine, il culto della quale ammorbidisce d'una nota di toccante soavità la rigidezza del Cristianesimo, ha preso il maggio sotto la sua speciale protezione, ed ecco perchè le pratiche del *mese mariano* trovano in Italia — massime nelle provincie meridionali — tanto favore e tanto fervore presso il popolo dei fedeli.

Era durante questo mese che nell'Evo di mezzo si davano le sacre rappresentazioni sul sagrato delle chiese e nell'aperta campagna.

Il *Mistero*, questo embrione dell'arte teatrale, non fu dapprima se non una sorta di prolungamento delle funzioni religiose le quali, attratte dall'appello della primavera fuori dalle fredde penombre chiesastiche, uscivano e s svolgevan sotto il fulgore abbaglian te del sole, in un tempi che aveva pe sfondo il ver de smeraldi no dei coll e per volta l zaffiro inten so e sconfina to del ciel sereno.

Ma tutt quella esube ranza di vit che sorgev contro le au stere divozio ni della litur gia non pote va a meno d mescolarvi qualche elemento profano.

... GONDOLE ADORNE DI FIORI ...

E così la funzione diventò dramma; u dramma che tesseva la propria azione sul ca nevaccio degli episodi di più notevoli e pi conoscenti del vecchio e del nuovo Testament In progresso di tempo doveva perdere anch questo carattere fondamentale e far divorzi definitivo dalla Chiesa. Ma allora il teatro trovò un palcoscenico meno imponente, se bene più pratico e più rispondente al raff narsi dei bisogni. Ed anche le rappresentazio cessarono di costituire una lieta solennità pr maverile per diventare una manifestazione o dinaria del vivere sociale.

Di queste rappresentazioni che si costuma vano nel giorno di calendimaggio lasciò fam

tragica quella che ebbe luogo in Firenze nell'anno 1304.

L'azione (credo si trattasse del *Giudizio Universale*, un soggetto che anche riprodotto con una certa economia, doveva richiedere un numero ingentissimo di personaggi) aveva eletto a ribalta ed a platea il Ponte alla Carraia sull'Arno. Ad un tratto, forse per il peso soverchio ed insolito della folla radunata, forse per altra causa, il ponte cedette e si schiantò, precipitando nel fiume parecchie centinaia di spettatori che vi affogarono miseramente.

A Firenze fino dai tempi della Repubblica il giungere del maggio veniva solennizzato con canti, danze e conviti.

La Musa popolare aveva creato per queste ricorrenze un vero repertorio poetico i cui componimenti, in forma di stornelli, rispetti e ballate prendevano il nome di *Maggiaioli* o di *Cantamaggi* e dai quali i cantori del dolce stil nuovo — in particolar modo il Cavalcanti ed il Guinicelli — e più tardi anche il Poliziano ed altri, trassero materia ed intonazione per i loro versi d'amore.

Anche a Venezia il primo di maggio era considerato come un'occasione tradizionale di feste popolari. Schiere variopinte di gondole adorne di fiori e di stendardi, cariche di popolo tripudiante percorrevano la laguna. Il dolce ritmo delle *vilote* intonate da quelle comitive spensierate traeva echi sonori dalle volte arcate dei ponti e dalle severe facciate dei palazzi marmorei che decoravano in doppia processione le acque dei canali.

E pure in maggio aveva luogo nella città di S. Marco la celebre cerimonia delle nozze col mare.

Sulla nave dogale sontuosamente parata, il capo della Serenissima, maestoso ne' suoi abiti quasi sacerdotali, lanciava nelle onde glauche dell'Adriatico l'anello rituale, pronunciando la formula: *Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominî.*

Ahimè, di questo magnifico rito, documento dei giusti orgogli d'una possente e gloriosa regalità — non è rimasto che il pallido ricordo tramandatoci dalla storia. Memoria acre di rimpianto per l'italiano in genere e pel veneziano in ispecie, pensando che, oltre il gesto grande, è tramontato anche il fatto che lo legittimava e lo suggeriva!

In talune plaghe, il calendimaggio dava luogo a delle pubbliche gare di poesia che prendevano titolo di giostre o di corti d'amore.

Talvolta erano delle vere rappresentazioni aventi qualche affinità coi *Misteri*. Venivano tenute all'aria aperta in località campestri ed iniziavansi con alcune laudi cantate in coro da tutti i presenti, ov'erano celebrati i pregi e le benemerenze del mese di maggio.

A Roma, i primi secoli del Papato serbarono la tradizione ricevuta probabilmente dall'epoca pagana di rizzare sulle piazze od anche entro le principali basiliche dei grandi alberi espressamente tagliati nelle circostanti selve poco prima delle calende di maggio. Erano queste piante per lo più quercie gigantesche.

Se ne ornavano i rami appendendovi nastri e corone e talvolta anche oggetti di valore o cose mangereccie.

Il popolo si dava convegno per sollazzo sotto all'albero che ombreggiava il bel mezzo della piazza o spandeva una nuova decorazione di verde contro le volte dipinte delle navate.

Lì era una gara a chi, rampicando, giungesse primo ad acciuffare i premi penzolanti tra il fogliame. Di poi, per rendere più difficile l'ascesa e quindi più lungo ed interessante lo spettacolo della gara, l'albero venne spogliato della corteccia e dei rami in modo che non ne rimanesse altro che il tronco diritto, schietto, levigatissimo. E divenne ciò che noi chiamiamo *cuccagna.*

....UN BEL CAVALIERE, TAL LAUTREC....

Luigi Paulucci de' Calboli che sulle tradizioni di calendimaggio ha fatto e pubblicate studiose ed erudite ricerche, scrive che durante il Pontificato di Adriano VI, verso il principio del secolo XVI, la famiglia Colonna ne eresse una magnifica in tale occasione, innanzi alla Basilica dei SS. Apostoli per compensare il popolino delle durezze impostegli dal troppo ascetico pontefice.

Rammenta nelle sue cronache il Galganetto che al primo maggio del 1523, entro questa chiesa medesima, venne issato per mezzo di puleggie un grosso porco sino al soffitto, in corrispondenza dell'estremità terminale dell'albero di cuccagna. Detto maiale doveva andare in possesso di chi fosse giunto per il primo a toccarlo. La qual cosa non doveva riuscire tanto agevole, poichè, allora quando gli arrampicatori sembravano avvicinarsi alla meta, s'apriva per mezzo di un apposito congegno un serbatoio incastrato nel soffitto e lasciava cadere sui campioni un diluvio d'acqua che li ammollava da capo ai piedi.

Si dice che gli svizzeri del Papa fossero i più appassionati e valenti salitori di cuccagna, tanto che si portavan via tutti i premi.

Nulla o quasi è rimasto nella Città Eterna delle festività di calendimaggio; tuttavia la cuccagna, pure essendosi generalizzata a tutti i paesi ed a tutte le stagioni, rimane a testimoniare l'attaccamento e la popolarità degli

antichi ludi maggiaioli. L'abitudine di piantare un albero verde nell'abitato, quale vessillo della nuova stagione è antichissimo.

I romani solevano (ed il costume è rimasto in alcune terre della Romagna) ornare di rami verdi i tetti delle case per preservarle dagli influssi nefasti e... dalle formiche.

A Ferrara gli stessi principi di Casa d'Este partecipavano ufficialmente alle feste di calendimaggio. Nel giorno stabilito essi mettevansi alla testa d'una allegra cavalcata di nobili giovani e dame cui faceva seguito in coorte giocondamente tumultuosa, la densa folla dei popolani. Cavalieri ed amazzoni vestivano abiti verdi e tenevano in mano rami fioriti e giovani polloni frondosi rappresentanti in riduzione il *majo* od albero simbolico ch'era consuetudine di piantare sulle piazze o davanti alle porte delle persone alle quali volevasi rendere omaggio in quella ricorrenza.

Non di rado la moda detta di «piantar maggio» aveva anche significato di sfida cavalleresca o di spavalda provocazione. Soprattutto in Francia ove le dichiarazioni amorose spesso terminavano in duelli e le corti d'amore venivano celebrate parallelamente ai tornei d'arme.

Quest'atto dello sfidare prese colà infatti la denominazione di *esmayer*.

Il Paulucci de' Calboli, dalla cui opera mi sono permesso di attingere parecchie delle informazioni che figurano nel presente articolo, cita a questo riguardo il passo d'un cronista francese riferentesi ad un fatto accaduto nel 1414 « Messire Hetor — così racconta l'ingenuo diario — bâtard de Bourbon, manda à ceux de Compiègne que le premier jour de Mai il les irait esmayer, la quelle chose il fit, monta à cheval, ayant en sa compagnie 200 hommes des plus vaillants avec une belle compagnie de gens de pied, et tous ensemble chacun un *Chapeau de Mais* sur les harnais de fête, allerent à la porte de Compiègne et avec eux portaient une grande branche de mai pour les esmayer ».

Ho parlato più sopra delle Corti d'amore che si riunivano nell'epoca medioevale in celebrazione delle feste di maggio.

A questo proposito merita speciale menzione per la sua venerabile antichità quella che venne istituita, secondo taluni, da Carlo il Bello nel 1323 a Tolosa e che consisteva in un'Accademia Letteraria ove i *mainteneurs du gay sçavoir* si proponevano di rievocare e serbare in vita le illustri tradizioni della poesia trovadorica di Linguadoca. Tale istituzione si è mantenuta ininterrottamente, salvo il breve periodo della rivoluzione francese, sino ai nostri giorni. Sta il fatto che essa si celebra ancor oggi con grande apparato il 3 di maggio.

Secondo un'altra versione, meno attendibile dal punto di vista rigorosamente storico, ma assai più leggiadra ed immaginosa, codesti giuochi sarebbero stati fondati dalla nobil donna Tolosana Clemence Isaure, la quale stabilì con premi da concedersi ai vincitori delle gare, un amaranto d'oro, una viola d'argento ed una rosa canina (*églantine*) d'oro.

... PICCOLE SCHIERE FILARMONICHE ...

La scelta di simili guiderdoni è spiegata dal popolo da una romanzesca leggenda di un grazioso sapore ariostesco.

Narra una ballata che Clemenza Isaura fosse innamorata e corrisposta di pari amore d'un bel cavaliere, tal Lautrec. Il padre della giovane non vedeva di buon occhio questa relazione e per punire la figlia d'aver disubbidito alle proprie ingiunzioni, la rinchiuse entro una torre dell'avito maniero.

Da una finestra del suo carcere la bella fanciulla (come infallibilmente suole avvenire in simili contingenze e non soltanto... nelle ballate) riuscì a comunicare con lo spasimante. Ma, discreta e costumata, invece di tentare un'evasione e di fuggirsene in groppa al cavallo del baldo amatore come non avrebbe mancato di fare qualunque eroina del periodo romantico — preferì mantenersi ossequente alla crudele autorità del vecchio genitore, contentandosi così di raccomandare al cav. Lautrec di arruolarsi nell'esercito del Re di Francia combattente allora contro gli inglesi. Così non gli sarebbe mancato il destro di segnalarsi e di rendersi degno del conteso maritaggio.

In pegno, la damigella gli gettò, convenientemente aspersi delle sue lacrime, tre fiori: un amaranto, una viola ed una rosa canina.

Uniformossi il giovane alle dolci istanze della bella lacrimosa. Ma giunto alla Corte del Re, venne a cognizione che gli inglesi avevano stretto d'assedio Tolosa. Ritornato su' suoi passi pervenne una sera sull'imbrunire sotto le mura della città nativa. Lo strepito d'una lotta lo fece accorrere. I nemici preponderanti stavano per opprimere un vecchio che, pur difendendosi eroicamente, era sul punto di soccombere.

Lautrec si fece largo fra la raggera di picche e di spade che circondavano l'aggredito e si pose a proteggerlo. Ma proprio quando erano

er essere salvati da una nuova sortita dei olosani, un colpo lo trafisse a morte. Mentre adeva egli s'accorgeva d'aver salvato la vita l padre della propria dama.

Anche questi lo riconobbe e raccoltolo ormai sanime lo fece portare con grandi onori entro a città assediata. Frugato il cadavere gli venero trovati i tre fiori donatigli da Clemenza d a lei furono recati insieme alla ferale notizia.

Racconta la ballata che costei ne rimase talnente accorata, da morire poco tempo dopo. Clemenza Isaura lasciò le sue immense ricchezze alla città di Tolosa a condizione che gni principio di maggio, ricorrendo l'anniversario della morte dell'innamorato, si bandissero delle feste floreali e dei concorsi poetici a tema obbligato in cui fosse narrata e compianta la mesta avventura di quel tragico amore.

Questa è la leggenda quale risulta dalla ballata popolare e quale i tolosani la raccontano. Ad ogni modo è certo che tal costume contribuì a tener vivo nell'animo dei provenzali il culto della poesia.

Altri premî vennero aggiunti a rimeritare e ad incoraggiare il valore dei concorrenti. Tuttavia l'amaranto, la rosa d'oro e la viola d'argento furono serbati e formarono sempre i trofei più ambiti dai rimatori e prosatori che partecipavano all'accademia.

Il celebre poeta drammatico Fabbre, ghigliottinato dai giacobini, ebbe fama appunto da un premio vinto ai giuochi floreali di Tolosa e da quel giorno egli assunse il nome di *Fabbre d'Eglantine*, nome sotto il quale la sua memoria rimase alla letteratura ed alla storia.

D'altra parte è molto probabile che le solennizzazioni del maggio fossero in Francia un resto dei costumi celtici e dei riti druidici.

Quando le immense foreste ricoprivano il suolo della Gallia, per un fenomeno che la scienza ha spiegato, il clima era molto più freddo ed il periodo primaverile non iniziavasi che in Maggio. Si spiega quindi come quelle popolazioni che menavano un'esistenza eminentemente silvestre, dedicassero particolari onoranze a codesto mese.

Ci consta che nelle calende di maggio si accendevano sui luoghi eminenti dei grandi roghi di gioia.

Non è temeraria ipotesi opinare che i *fuochi di S. Giovanni* accesi anche attualmente nelle campagne di certe contrade non siano in fondo che una continuazione dei remotissimi usi istituiti dai Celti. Come anche d'origine druidica devono essere state in Francia le pubbliche riunioni politiche denominate *campi di maggio*, l'ultima delle quali fu indetta da Napoleone nel 1815, poco prima della rovina dell'impero.

* * *

Ma i pazienti lettori mi osserveranno a questo punto che non ho ancora trovato il tempo di descrivere le costumanze popolari di calendimaggio attualmente in uso nelle provincie d'Italia. E' vero. Ma è vero altresì che le nostre feste primaverili poco salvarono alla legge divoratrice del tempo ed all'uniformarsi della vita in questo secolo posseduto dalle preoccupazioni e rimescolato di continuo dalla facilità e necessità delle comunicazioni.

In alcuni villaggi dell'Appennino centrale è ancora viva la moda di portare in giro in comitiva alcuni rami di pino o di betula annodati con nastri e fiocchi multicolori. La brigata percorre le vie del paese, cantando le lodi del maggio. Sono inni che paiono una rozza parafrasi della strofe famosa di Angiolo Poliziano:

Ben venga maggio,
E' l gonfalon selvaggio....

Nel pistoiese la compagnia è preceduta da alcuni sonatori di violino, di chitarra e d'organetto. Di tanto in tanto si sofferma sotto la finestra d'una ragazza (per lo più fidanzata ad uno dei giovanotti portatori del maggio o ramo verde) ed eseguisce una serenata.

A lato dei suonatori un contadino porta un paniere pieno di fiori freschi. Terminato il breve concerto, la donna scende offrendo al proprio damo ed a' suoi compagni del vino e delle ciambelle, e ricevendone fiori e frutta.

In altri luoghi dura tuttavia l'uso da parte dei giovanotti di piantare notte tempo un albero carico di fiori e di doni innanzi all'uscio dell'amata.

Accade che tali doni non sieno sempre seducenti, massime pel significato simbolico che loro si attribuisce.

Nel ferrarese, per esempio, i rami di felce e di canapa applicati all'uscio delle ragazze esprimono propositi, intenzioni e giudizi ingiuriosi all'indirizzo delle fanciulle a cui si destinano tali messaggi.

Accade perciò che le ragazze nella notte del primo di maggio stanno sulle viste ed appena l'albero è piantato accanto al loro uscio scendono a spogliarlo di quanto può avere un senso meno lusinghiero, per poter mostrare l'indomani alle amiche soltanto i segni a sè favorevoli.

A Roma è ancora in voga presso gli abitanti di Trastevere di riunirsi alle belle sere di maggio in piccole schiere filarmoniche e di dedicare a questa od a quell'altra casa delle cordiali mandolinate.

In Romagna si suole portare in corteo, nel dì dell'Ascensione, un ramo di gelso per bendire i bachi da seta. Si ritiene che l'ovo nato in tal giorno abbia virtù di far ritrovare gli annegati. A Roma invece l'ovo dell'Ascensione si conserva nelle case per tutelarle contro i danni dei temporali.

In Sicilia le antiche rappresentazioni sacre sono ancora in voga. Invero non fa bisogno di andare fino ad Ober Ammergau per assistere alla scenica tragedia della passione.

Vi sono luoghi, anche in Italia, dove questi riti durano da secoli e prospettano la schietta ed ingenua psicologia del volgo senza essere mai stati asserviti ad industria, quale richiamo e sfruttamento del forastiero.

Si dirà che il permanere di queste costumanze è sempre indizio d'uno stadio arretrato di civiltà dei paesi ove esse dominano ancora. — Sarà. — Infatti sono per lo più i villaggi discosti dalle ferrovie, rintanati fra i monti dove non giungono le grandi strade di comunicazione, tagliati fuori per così dire dal flusso e dal riflusso del movimento moderno, che serban fede nel pensiero e negli atti all'eredità morale dei loro maggiori.

Ciò non toglie che in tanta vertigine d'incivilimento si senta talvolta la nostalgia degli spiriti semplici e dei semplici costumi in placida e sensibile armonia con le grandi ed auguste voci della Natura. Sopratutto di maggio allorchè queste voci hanno il potere di riscuoterci dai nostri ottusi e deplorevoli oblî.

SILIO CARPANI.

Sulle vie del contrabbando tunisino pei turco-arabi alla frontiera tripolina.

1. Gabes: Quartiere Europeo — 2. Gerba: Panorama generale. — 3. Casr Medenine.

LA QUARTA ARMA IN GUERRA

— « Siamo salpati, Moizo, Gavotti ed io, quasi di nascosto, dichiarando dei nostri bagagli un peso ed un volume derisorii perchè non se ne inquietassero i comandanti dei piroscafi che ci prendevano a bordo. Quei comandanti lo dimostravano chiaramente: consentivano per pura cortesia. Io imbarcai sul *Sannio* con due ufficiali aiutanti: Moizo, Scaparro e due ufficiali aiutanti salparono sul *San Giorgio:* Gavotti ed altri due ufficiali sull'*Enrichetta.* Nessuno aveva soverchia fiducia nell'opera nostra: ma non sarebbe onesto fare di tale diffidenza un addebito a chichessia, mancando fino a quel momento ogni vera preparazione per la « quarta arma » in guerra.

« Il 18 ottobre sbarcammo a Tripoli. E i due areoplani (poichè erano da principio soltanto due) furono ricoverati dentro un solo *hangar.* Nel mattino del 22 mi innalzavo per la prima volta a volo sulla città. Il 23 Moizo ed io volammo sull'oasi e sul deserto. Le esplorazioni aeree si susseguirono poi quasi ininterrotte per qualche settimana. L'esplorazione del 23 ottobre ci fece scoprire presso le Fornaci di calce, e cioè nelle quasi immediate adiacenze di Tripoli, mentre ferveva la terribile battaglia che fu anche un agguato per i nostri, un intiero attendamento turco di cui demmo notizia al Comando. In successive esplorazioni, raccogliendo i nostri schizzi, fu possibile compilare quasi *ex novo* la carta topografica della zona che dalla spiaggia dell'oasi Tripolina si estende a sud oltre Aziziah.

« Nel mese di novembre e fino alla metà del dicembre si notò un periodo di inattività nella flottiglia aerea. Se ne scrisse anche nella *Rivista del Touring.* Ma bisogna tener presente:

« 1° Che le informazioni avute dall'esercito francese escludevano in modo assoluto la possibilità di volare sul deserto durante le ore di sole. Affermavano i francesi che si poteva volare solo nelle luci dell'alba e del tramonto.

« 2° Che si scatenarono in quel tempo uragani; e torrenti di pioggia e di fango dilagarono (si ricorda lo straripamento del Megenin) nella città e nell'oasi.

« E tuttavia noi abbiamo potuto sperimentare poi la possibilità del volo sul deserto in tutte, senza eccezione, le ore della giornata, dimostrando che le apprensioni francesi non reggevano. Mentre, tornata una relativa calma nell'atmosfera (volammo anche in giorni tempestosi) le esplorazioni aeree furono riprese con rinnovata attività.

« Avevamo pure domandato fin dai primi tempi al Comando l'autorizzazione per volare da Tripoli a Homs: ma questo non ci fu allora concesso perchè la nostra flottiglia aerea era solo sufficiente per la piazza di Tripoli. Più tardi, ottenuto il permesso, il capitano Moizo, il tenente Gavotti ed io, volammo da Tripoli a Homs e ritornammo nella stessa giornata.

« Voli caratteristici abbiamo compiuto di notte. Nessuno vi si era ancora provato. Oltre che nella luce lunare, ho voluto alzarmi a volo in ore di assoluta oscurità. Questo feci una notte mentre ero in ispezione a Bengasi.

* * *

« E se dalle mie esperienze, oltre che sul volo nel suo progresso meccanico, anche sugli stati d'animo che il volo stesso determina, io dovessi trarre qualche deduzione pratica immediata, vorrei far presente che agli aviatori militari sarebbe più utile la retribuzione per ogni viaggio aereo di quella a giornata. Il denaro sarebbe così meglio distribuito a seconda della maggiore o minore attività del pilota e, conseguentemente dei servigi effettivi resi all'esercito ed all'armata.

« Dirò finalmente che i fautori dell'aviazione militare devono oggi, sulle prove fatte da noi, essere cresciuti di numero se, con serietà di studi, s'è pensato di creare in Tripolitania un vero servizio di trasporti aerei (*camionage*) per un peso che possa giungere fino alla tonnellata ».

Così, nella sua incisiva franchezza di soldato ci parlò il capitano Piazza, comandante fino

allo scorso marzo della flottiglia militare aerea in Tripolitania e ora venuto in Italia a ristorare le sue forze e a preparare nei campi di aviazione nuove energie per la lotta. Nella sua voce nulla mai che mirasse ad esaltare l'opera individuale, tutto invece per lo sviluppo della quarta arma in guerra a difesa della patria. Più e più volte egli ci ha ripetuto, perchè noi li scrivessimo qui, al posto d'onore, i nomi degli ufficiali piloti che volarono con lui sulle terre della Libia. E precisamente: il capitano Moizo, i tenenti Gavotti, Roberti, Cannonieri, Di Palma e Falchi.

Chi annunciava non sono molti giorni, un gran volo col punto preciso dell'atterramento, s'ebbe dal Piazza quest' osservazione: « Meglio sarebbe stato volare prima, informare poi ». Così e non altrimenti può parlare un uomo al quale toccò in sorte di segnare una data singolarissima nella storia dell'aviazione. Primo egli ha volato in guerra sopra campi nemici; primo ha potuto fotografare di quei campi truppe e posizioni.

Nelle necessità, o nelle fatalità della guerra, l' opera del capitano Piazza, per fermezza di carattere e per lucidità di pensiero, è addirittura tipica. Egli si è improvvisato aviatore (anche questa versatilità è di pura tradizione italiana) or sono meno di due anni, compiendo alcuni voli come semplice passeggero. Nel dicembre di quell'anno 1910 si recava in Francia a Châlons sur Marne mandatovi per studiare le prime conquiste militari francesi nel campo dell'aviazione: e diventò pilota. Nel febbraio 1911 era già al campo della Malpensa (fra Somma Lombardo e Gallarate). Nell'agosto prese parte alle grandi manovre che si svolsero fra Alessandria e Casale. Si allineò poi — settembre — con Moizo, Gavotti e Roberti, nel *raid* aereo Bologna-Ferrara-Venezia, e giunse primo sfidando i più gravi pericoli di un tempo burrascosissimo. Sono aride note queste, tappe segnate laconicamente con nomi e con numeri: ma dimostrano che se i mezzi, a noi finora forniti, non ci consentono ancora di emulare i vicini di occidente, già l'anima è pronta.

L'entusiasmo attuale per l'aeronautica trae il suo maggiore incitamento dalle opere compiute, e che tuttora compiono in guerra, i nostri eroici piloti.

Fig. *A*. - Accampamenti di Suani Beni Aden.

Eroici veramente. Qui la parola non pecca di nessun eccesso. Quegli uomini, volando sui nemici, in solitudine, insidiati sempre, oltre che dalla fucileria, da ogni più piccolo incidente alla macchina — la qual cosa, naturalmente, vorrebbe dire la morte! — hanno esaltato le virtù della stirpe.

***

Queste fotografie sono le prime eseguite dall'alto di un aeroplano in guerra. Il capitano Piazza fotografò gli accampamenti di Suani Beni Aden il 22 febbraio 1912, con una macchina da dilettante, dimensioni 9 × 12. Le altre fotografie, che qui riproduciamo, furono eseguite ciascuna in uno dei voli successivi, non potendosi eseguire più di una fotografia per volo. Le fotografie furono eseguite ad un'altezza di 800 metri circa. A tale quota, e data la lunghezza dell'obbiettivo impiegato, l'immagine del terreno risulta pressochè esattamente alla scala di 1 a 10 mila, in modo da costituire una vera e propria carta topografica. Il capitano Piazza fa ora costruire un tipo di macchina specialmente adatto per aeroplani. La nuova macchina è provvista di 12 lastre di cm. 13 × 18: lo scatto dell'otturatore e il cambio della lastra si compiono con un solo, breve, semplicissimo movimento. Una di tali lastre potrà riprodurre dall'altezza di 800 metri una zona di terreno di m. 650 × 900 in scala dall'1 al 5000, più che sufficiente per avere i più piccoli interessanti particolari. Impiegando successivamente le 12 lastre si può ottenere l'immagine di una zona di terreno larga 650 metri e lunga 10 chilometri circa, oppure di una zona larga 900 metri e lunga circa 7 chilometri.

La grande striscia bianca della fig. *A* che attraversa dall'alto al basso la fotografia nella parte sinistra è la strada carovaniera che conduce da Tripoli ad Aziziah. Accanto a quella carovaniera sono due macchie, l'una a mezza altezza della fotografia, l'altra al di sotto: rappresentano due pozzi con vasca: vicino al pozzo più alto, a nord-est, un centinaio di arabi. Pure vicino a quel pozzo, dall'altra parte della carovaniera, ancora una macchietta scura: è un'altra vasca. — Sull'orlo sinistro della fotografia e fino alla carovaniera macchie tondeggianti e biancheggianti: sono boschetti di piante basse. — Tra i due pozzi è una linea che costeggia a destra la carovaniera: un'altra linea è in basso che si diparte quasi dalla carovaniera muove verso destra scendendo sotto una grande macchia chiara e un'altra scura: queste e altre linee meno visibili sono muricciuoli. — La parte più bassa della carovaniera è intersecata da linee oscure che veggonsi anche a destra della strada: sono le ombre di un palmeto. — La grossa punteggiatura nell'alto a destra della fotografia sono attendamenti: le tende scure sono beduine

le chiare, turche. — La grande macchia chiara nel basso è un luogo di riunione e di mercato. — Le linee chiare che, oltre la carovaniera, attraversano la carta, sono sentieri. — Le linee oscure e larghe che attraversano nell'alto la fotografia sono l'immagine dei fili dell'aeroplano. Per evitare questo inconveniente, nelle successive escursioni il capitano Piazza mutò di posto la macchina fotografica.

I due quadrettini che si scorgono nella parte alta e a destra della fig. *B* sono i due fonduchi (casette) che danno il nome alla regione. — La più grande striscia bianca che parte dall'alto a destra presso i fonduchi e scende diagonalmente è la strada carovaniera che esce dall'Uadi (torrente asciutto) Megenin a circa 300 metri a nord-est dei fonduchi e si dirige verso Fonduk el Cherif ed Aziziah (sud-ovest). — In tutta la parte alta della fotografia, scorgonsi grossi punti: sono gruppi di attendamenti. Le tende scure sono di beduini, le chiare di turchi: ogni tenda è capace di una quindicina d'uomini. — Le zone scure della fotografia corrispondono ai tratti verdeggianti del deserto dopo la stagione delle piogge. Le linee chiare che, oltre la carovaniera già indicata, si irradiano dai due fonduchi sono sentieri formati dal continuo passaggio dei turco-arabi.

FIG. *B*. - ACCAMPAMENTI DI FONDUK BEN GASCIR.

La grande striscia bianca della figura *C* che dall'alto della carta scende per un tratto perpendicolarmente e poi con un angolo ottuso volge a sinistra è la strada Uadi Turgut.

La striscia grigiastra che parte dall'alto a destra staccandosi da gruppi di punti neri e attraversa prima, con un tratto ad arco e poi con un altro rettilineo e meglio segnato, l'intera fotografia, tenendosi sempre nella parte destra della fotografia stessa, è l'Uadi (torrente asciutto).

In basso a sinistra una linea bianca sottile che, alzandosi, muove verso destra: è un sentiero fiancheggiato per il primo tratto da un muricciuolo. — Le grosse punteggiature nere, due in alto a destra, una terza in alto sulla sinistra della strada Uadi Turgut, tutte le altre al di sotto dell'angolo della strada stessa e nella parte sinistra della fotografia, sono giardini a palmeto.

FIG. *C*. - ASPETTO DEL GHEBEL NELLA ZONA DI KASR CARABULI (UADI TURGUT A 70 CHM. DA TRIPOLI VERSO HOMS).

FRA L'ERICHE ED I MIRTILLI.

L'ESPOSIZIONE DI VENEZIA
TAVOLOZZA MONTANINA

La regina dell'Adriatico, ha fatto sbocciare sul mare di San Marco la rosa più bella che ogni due anni nasce a primavera.

L'esposizione biennale d'arte internazionale s'è inaugurata nel mite aprile moribondo, ricca di nomi valorosi, forte di nuove energie, salda d'arte e di pensiero.

E, veramente, l'esposizione di Venezia in quest'anno di risvegli e di vittorie, appare a noi con una simpatica collana di nomi italici, d'artisti già consacrati dalla gloria e di giovani non ancora tocchi dalle bianche ali della vittoria.

Si direbbe che l'Italia, balzata vivente e vittoriosa colla guerra lontana dai secoli dissepolti, sia rifiorita in una meravigliosa primavera per tutte le vie d'industria, per tutti i sentieri d'arte, riunendo in ghirlanda tricolore la sua fede e il suo lavoro. Su ogni campo, è squillata la diana, in ogni persona è ritornata la speranza. Sul cielo più azzurro d'Europa è ritornato a sorridere, vittorioso, il sole.

Anche l'arte ha curvato le ali poderose, ossequenti alle voci della Patria.

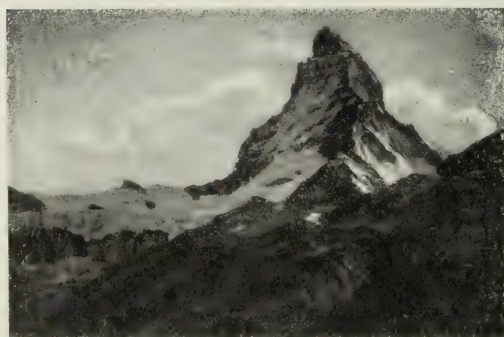
E l'Esposizione biennale di Venezia ci appare, quest'anno, orgogliosa dell'arte nazionale. Non si dirà più che la pittura italiana a Venezia è soffocata dall'arte straniera. Anche la vecchia arte italica sente nuovo sangue nelle sue vene. A Venezia, quantunque gli stranieri siano ampiamente rappresentati, una grandissima importanza acquista il bel palazzo centrale destinato all'Italia. La commissione di accettazione composta dei pittori Beppe Ciardi, Carena, Carozzi e dagli scultori Dazzi e Trentacoste, ha con dignità e con onestà compiuto il suo mandato, e tra i nomi dei pittori che passarono vittoriosamente sotto esame figurano tra gli altri, Ermenegildo Agazzi, Mascarini, Viviani, Ortolani, Bosia, Licudis, Villani, Martino, Marussig, Bonzagni, Fratino. Moltissimi e noti gli invitati. E pure numerose le mostre personali collettive. Vi son sale, infatti, dedicate a Tranquillo Cremona, Avondo, Carena, Carozzi, Ciardi, De-Stefani, Previati, Lino Selvatico, Milesi, Grosso, Maggi.

L'INCANTATORE (CERVINO).

E cogliamo volentieri l'occasione — nel ricordare la mostra veneziana appena aperta, — di presentare ai lettori della *Rivista* uno dei pittori italiani di ghiacciai e di montagne che ha la via sicura e il cammino vittorioso. E' un pittore che conosce le nostre più belle montagne e che nelle tele vigorose ha posto il respiro delle foreste, il pallore delle nevi, la serenità dell'Alpe.

Tutta una sala a Venezia, raccoglie molte delle sue opere e le sgrana alternando nevi e foreste, vette aguzze e roccie quadre. I lettori della *Rivista* vorranno volentieri fermarsi ad ascoltare le voci pittoriche d'uno dei più bei cantori delle nostre montagne...

* * *

Goltz scrive: l'opera d'un artista deve esprimere tre cose: la sua patria, la sua personalità

morale, e il raffronto della sua anima colla natura.

Ebbene: Giuseppe Carozzi ha nelle sue opere d'artista queste tre espressioni. E le ha chiare, semplici, sincere.

OTTOBRE (SAVOIA).

In ogni suo quadro v'è un'anima e v'è la luminosità.

Ettore Moschino lasciando un giorno le aristocratiche cure di poeta dei *Lauri* per tessere l'elogio critico di Giuseppe Carozzi scrisse che il paesaggio è la descrizione d'un momento psicologico.

Questa descrizione è esattamente resa sulle tele del giovane maestro lombardo.

E Giuseppe Carozzi deve davvero esser ritenuto un forte seguace di quella salda scuola lombarda che s'incamminò pei suoi fioriti sentieri luminosi col Piccio, col Faruffini, verso il '40, che ebbe il suo più puro maestro nel Fontanesi a Torino, che s'accasciò sotto le lotte infurianti dei veristi, dei « macchiaioli » e degli impressionisti, che risorse con un colpo d'ala superbo con Giovanni Segantini, che s'affermò infine col Ciardi e col Carcano.

Giuseppe Carozzi ebbe la sua prima educazione d'arte a Torino, giovanissimo col Pasquini, uno degli allievi del Fontanesi, e con Antonio Fontanesi stesso — l'iniziatore italiano del paesaggio poetico e del *plenairismo* proclamato dal Ruskin nel 1840. E accanto a quel severo artista, continuatore della scuola romantica che ricercava ovunque e sempre la luce, egli foggiava la propria sensibilità rinchiudendo nell'anima il suo sogno ben saldo.

Perchè il Carozzi, a Torino non studiava pittura. Non studiava neppure un'arte. Appiattiva la vita sui libri latini che comandavan le leggi e dicevan i diritti: era iscritto al secondo corso di legge dell'Università di Torino.

E come tutti gli studenti d'Università, anche egli confessa di non esser stato un modello d'assiduità.

Infatti, i custodi gallonati del Museo Civico lo conoscevano assai più dei vecchi bidelli dell'Università.

Fu, anzi, davanti a un quadro del Museo Civico e precisamente davanti alla tela *Aprile* di Antonio Fontanesi, che sentì il primo entusiasmo pittorico. E provò a fare, sorridendo...

La sua prima tela decretò la morte ai Codici, al Digesto e alle Pandette. Prese la laurea a Bologna e non debuttò nè in Tribunale nè in Corte d'Assise: alla Permanente di Milano.

Egli aveva dal Pasquini e dal Fontanesi conosciute le prime fonti di quella che doveva esser la sua vera pittura; in Leonardo Bazzaro, aveva sentita la poesia del colore; e da Filippo Carcano che gli fu maestro a Milano seppe apprendere poderosamente forma e colore.

Tra tutti i maestri che ebbe, — e astrazion fatta del Fontanesi che mancò troppo presto all'arte per poter insegnare la più diritta via al giovane pittore — certo, fu il Pasquini che meglio lo indirizzò verso quella ricerca finissima e intellettuale di luci e di colori che oggi il cantore di tante montagne e il poeta di tanti tramonti ha trovato.

Perchè il Carozzi oggi, è arrivato alla sua méta e volgendosi indietro, pel cammino rude compiuto, può esser orgoglioso di sua vita.

Ricco e intelligente non sciupò la sua giovinezza, non gettò la sua ricchezza, non intorbidì il suo ingegno ma sotto il giogo pungente d'una volontà ferrea studiò e lavorò sin a conquistare quel posto che egli sapeva di poter e perciò di dovere raggiungere.

IL COMMIATO DEL SOLE.

Dalle sue tele bene ci appare, siccome temperamento eroico. E' un forte. E ama le severità grandiose, delle alte montagne, la maestà sublime delle vette aguzze, i silenzi superbi dei ghiacciai bianchissimi.

La via all'Alpe.

In ogni sua tela, accanto a quella luminosa ricerca del colore che apprese alle più pure fonti degli artisti francesi e italiani, v'è un po' della sua anima sensibilissima all'emotività, facile all'impressionabilità, calda di sentimento, salda di cultura.

Perchè in lui artista, le sensazioni più varie non giungono e non si formano come in un primitivo, ma si plasmano e si ramificano, direi, trasformandosi, data la sua fiorita e classica cultura che gli ha raffinato il temperamento colle più colorite letterature: la latina e l'italiana.

Sull'inizio dell'arte, anzi, e sino il 1902 circa, l'anima poetica un po' selvaggia e un po' audace sua doveva sopraffare ancora le teorie dei luministi, perchè l'ideale della scuola del '30 non appariva ancora nelle sue opere così chiara e semplice come nelle sue ultime tele.

Contro sole.

Il pittore stava allora cercando nervosamen la formula migliore per accomunare le teor dei luministi e l'emotività dell'anima sua.

In quell'epoca, egli diede all'arte, opere intere santi de se di po sia, for di color ottime stile, n in cui n apparì v ancor lin pida l sua pers nalità.

Il ma stro di o gi avev bisogn di con scere an cora i c pilavo della n ta scuol frances del '30 di atti gere po dirett mente vision dell' al monta gna la pr ma fonte luminosa della propria impression bilità.

Fu davanti alle sue montagne che Caroz ritrovò sè stesso. Come Segantini allo Scha berg nel giorno della sua morte quando ne l'addio del sole vide ancora una volta la su anima d'artista nascere, trionfare e morire. E come Segantini, Carozzi ama le montagn

ılle quali ha dato tutto il suo canto poliedrico. Quante giogaie di monti son passate dinanzi ıi suoi occhi, e attraverso l'anima sua e l'arte ucida di colore, son apparse sulle tele! Ricordo: tramonti sereni dove un sole d'oro muore lontano slabbrando le nubi a sangue e foreste verlastre immobili, ritte coi pini aguzzi come a guardare; fiamme d'incendi pei ghiacciai dove crepacci sembrano ferite appena aperte; carezze di petali di rosa su vette aguzze piantate ı lacerare cieli di cobalto; ritorni bianchi, morbidi, quasi vellutati di piccole pecore tiepide, scendenti dal sentiero alpestre illuminato dal tramonto; fontane gorgoglianti nella quiete di

Notre Dame des Neiges.

poche case inginocchiate tra i timi e le roccie; paesi addormentati tra le braccia dei boschi e delle nevi; piccoli laghi tremanti sotto la carezza dalla della luna; alberi solitari ritti come dominatori su roccie quadre: casette dimenticate accanto agli ultimi rododendri; cieli che han ricevuto la carezza pallida della luce e che sembra dolorino per qualche punta di montagna conficcata tra nube e nube. E tante montagne nostre, e tanti tramonti, e tanti notturni così speciali d'anima, di colore e di tono che in Carozzi, che finalmente oggi, ha trovato uno stile da maestro, sentiamo la poesia di Segantini e la luminosità di Fontanesi. Ed è strano come Carozzi non si sia specializzato in una montagna e neppure si sia individualizzato nella pittura sola di montagna.

In Francia, il giovane ha ritratto in tutta la loro malinconia delle belle pianure lombarde, a Venezia dei pioppi svettano meravigliosi in un ottobre caldo. La montagna, però, è sempre il suo *leit-motif*.

Il monte Rosa, e il monte Cervino, specialmente, questo severo e fragile incantatore che ha in sè del serpente e della femmina, egli li conosce bene. Ma altre montagne ha ritratto dal Roseg al Rosatch dal Neuschabel al Furggen, dalla Savoia all'Engadina, dalla val d'Aosta a Zermatt, e non s'è fermato a conoscerle in un aspetto solo.

Ha conosciuta la montagna sotto le nevi e sotto il sole, nel sorriso del giorno e nelle tenebre della notte, nel crepuscolo e nel meriggio. Egli ha donato nelle sue tele, da gran signore, la poesia un po' Pascoliana e un po' Bertacchiana ch' egli sente rendendo la pace grigia dei cieli di novembre e la pace verde degli ultimi pascoli, il silenzio bianco delle nevi e il silenzio di fuoco d'un tramonto lento.

E ovunque e sempre, accanto alla tecnica che perfezionandosi ogni giorno di più gli ha permesso oggi di raggiungere i migliori e più vigorosi effetti, è da ammirarsi in ogni sua tela un difficilissimo senso nei pittori di paesaggio: il senso dell' « ora ».

Innegabilmente, questo pittore sa colorire l'attimo che sfugge inquadrando l'ora e il momento nella tela che riceve le sue impressioni.

In molti suoi lavori — il Carozzi ama sopratutto l'ora del tramonto — par di vedere ammirando il quadro, mancare la luce a poco a poco e smorire lentamente fuori della tela sulla abile cornice che inquadra l'opera continuandone spesso gli effetti di luci e di ombre.

E nel ritrarre la montagna che s'abbandona in un amplesso caldo di tinte, all'ultima carezza del sole, il pittore lombardo è un vero maestro, chè le sue montagne sembra si snodino in quella luce e acquistino vita tra quell'aureola di colori.

Sono striscie di sole che toccano una foresta, che sfiorano una casa, che tremano su una giogaia, che giocano colle valli, che avvolgono di fiamme la vetta più alta. E v'è nelle sue tele montane, tanta forza di paesaggio e carattere

d'ambiente, che pare di sentir il profumo dei rododendri, e l'odore acre dei timi, l'aria diaccia che scende dalle grandi vallate in ombra e il respiro ampio e resinoso delle foreste, il chiacchierìo della fontana alpestre, fresca come la risata d'un adolescente, e il tinnire euritmico delle sonagliere del gregge che ritorna a sera...

In tutte le opere che il Carozzi condusse a termine in questi ultimi anni — e l'artista è giovane ancora e poderoso, e altre tele meravigliose donerà alla pittura italiana — v'è con un giusto equilibrio di poesia e di realtà, di sentimento e di evocazione, un senso di verità e di sincerità che ben di rado s'incontra in altri maestri.

I suoi tramonti son veri tramonti. Non sono delle melanconie senza fine. Sente, ma non si lascia trasportare dal suo sentimento come Giuseppe Pelizza che perdendo la visione giusta del paesaggio infondeva nei quadri la sua immensa melanconia amara.

Il nostro pittore delle montagne conosce la misura del sentimento e saggiamente dà colore e realtà.

E' per questo che le sue opere appaiono anche ai profani fresche e spontanee trascinando nella loro luce e nella loro impressionabilità ogni anima anche lontana.

Il Fuggengrat (Zermatt).

Carozzi che ormai non ha solo un avvenire, ma ha anche un bel passato, seppe, come altri e grandi artisti l'amarezza infinita di esser prima conosciuto al di là delle Alpi che nella sua terra. Nelle numerose esposizioni straniere alle quali partecipò tra cui quelle di Pietroburgo, Copenhagen, Londra, Monaco, Berlino, Parigi, raccolse le simpatie di tutti i pubblici e l'interessamento della critica sopratutto tedesca che lo studiò più volte e lo comprese. In Francia, le *Tendances Nouvelles*, la rivista fondata sotto il patronato di Paul Adam, di Augusto Rodin, di d'Indigny, di Gabriele d'Annunzio, lo dissero uno dei capi della nuova rinascenza pittorica italiana.

In Italia, egli seppe le asprezze della lotta e sa ora tutto il fulgore della vittoria ben combattuta. Finalmente l'altr'anno a Roma il suo nome s'impose nella fallita mostra nazionale come uno dei più forti e valorosi pittori di carattere italiano.

Quest'anno, a Venezia, Carozzi è uno dei trionfatori, e la sua sala raccoglie le simpatie più calde, e le lodi più aperte.

E riferirò un solo, strano giudizio.

Eccolo. Si dice dunque che un critico d'arte, vista la disposizione della sala del Carozzi, abbia avuto un momento di riflessione — stranissimo momento per un critico d'arte — e poi ne abbia consigliata la visita e la fermata quotidiana a quei malati che non possono recarsi a Davos e St. Moritz per la cura della montagna e dell'aria...

***

Venezia ha inaugurato la sua biennale ricca di nomi italici, superba d'illustri stranieri. Il massimo Convegno italico d'arte internazionale, ha raccolto in questo glorioso anno latino, tutte le speranze e tutte le affermazioni già sicure.

Venezia, bella nel maggio tepido e aulente, cara ai poeti e agli innamorati, può essere orgogliosa della nuova sua creatura sorta per l'onore dell'arte. In quest'anno benigno alle stelle d'Italia, nuove vittorie senza sangue e senza dolore saran raccolte in riva al bel mare d'Adria.

L'arte donerà altre fronde e altri canti al nuovo destino della rinnovellata Venezia. Un giorno, sul suo mare azzurro, la sognante Regina vide le galere vittoriose fissare il sole, e dalle antenne aguzze, irto sulle prore ossute palpitare il segno di San Marco.

Allora, dalla torre antica, uno scampanìo di voci bronzee aveva gettato ai venti oltremarini l'urlo del vincitore. Ed era parso forse che ghirlande di aquile afferrassero a volo quel decorso per portarlo più alto, più alto ancora, verso il sole.

Oggi, la torre antica è risorta. Le campane sante lanceranno ancora la loro voce sonora. E sarà come un inno di pace e di lavoro, che si stenderà solenne e fecondo sulla terra e sul mare.

E canteranno ancora a vittoria le sante campane...

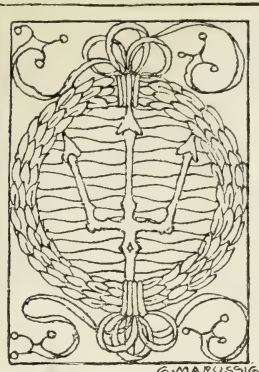
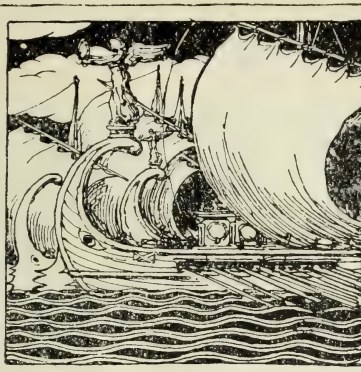
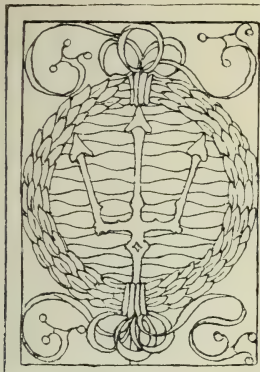
NINO SALVANESCHI.

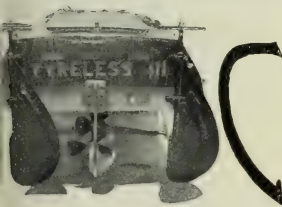
NUOVI PREMI DI BENEMERENZA PEI SOCI PROPAGANDISTI 1912:

SETTE MEDAGLIE D'ORO E QUATTORDICI D'ARGENTO

UNA MEDAGLIA D'ORO E DUE D'ARGENTO OGNI MESE

La Direzione Generale nell' intento di intensificare ancor più l' incremento dei soci ha destinato in premio mensile, dal prossimo Giugno, una medaglia d' oro e due d' argento, alla cui assegnazione mensile, che avrà luogo secondo le norme che verranno stabilite nel prossimo fascicolo, concorreranno tutti i soci che nel mese corrispondente abbiano presentato almeno un nuovo aderente.

Tale nuova forma di benemerenza non esclude le altre tre forme di cui è cenno a pag. 286.

G. MARUSSIG

LE CORSE MOTONAUTICHE DI MONACO

Il *Tyreless* visto da poppa: le due eliche e gli esagerati timoni.

Come di consuetudine anche questo anno nella prima quindicina di aprile, organizzate dallo *International Sporting Club*, hanno avuto luogo a Monaco le regate d'autoscafi.

I giornali politici e sportivi a folio ne hanno dato i risultati di dettaglio, inutili a ripetersi quando altre cose, di un ordine un poco diverso e derivazione dei risultati stessi, possono riuscire più interessanti per i lettori di una rivista.

Vogliamo accennare alle nuove tendenze — e rimarchevoli per vari aspetti — segnalate nella costruzione della lancia automobile, tendenze che dimostrano come attraverso alla pura ricerca di una velocità più grande — la quale ricerca permane sempre e sempre più si intensifica — si cerchi di arrivare ad una migliore navigabilità o, quanto meno, ad una meno peggiore tenuta al mare.

E' questa una cosa di peculiare importanza perchè dai risultati che se ne potranno trarre sarà possibile dedurre, se non delle leggi, almeno dei dati pratici utili non soltanto ai progettisti delle lancie automobili, ma per tutti coloro i quali, per professione o per amore, cercano il massimo risultato col minimo di sforzo anche nei rispetti dello scorrere sulle acque.

La riunione di Monaco, derivata da quella « Parigi al Mare » che fu come il *lever de rideau* delle competizioni motonautiche di importanza

In alto a sinistra *Motonatic* il curioso canotto di Despujols visto dalla poppa; a destra: il *Saurer Despujols* molto inferiore come velocità fornita al *Saurer Lurssen* che al basso della pagina è raffigurato nella sua marcia normale. A sinistra in basso il *Tyreless III* uno degli autoscafi più marini e meglio riusciti fra quelli di forma nuova.

internazionale, si è rinnovata per nove anni ed i risultati segnarono un crescendo regolare e per numero di iscrizioni e per risultati di velocità: non sempre fu però possibile dire lo stesso dei risultati di resistenza e di buona navigabilità, cosa naturale del resto questa perchè le corse monegasche ebbero un poco la funzione, e fu loro grande pregio, del banco di prova, del crivello discernitore delle buone e delle cattive cose; nè è sempre possibile fare delle cose buone.

Le grandi marche della costruzione automobilistica si sono avvicendate nella vittoria e nella sconfitta: Francia, Italia, Germania, Svizzera, Inghilterra ed America, oltre alle altre minori, hanno conosciuto l'alloro ed il... viceversa, e Brasier, Fiat, Wolseley, Panhard, Antoinette, Standard, Brooke, Delahaye si sono avvicendate nello stabilire *records* ed ottenere vittoria.

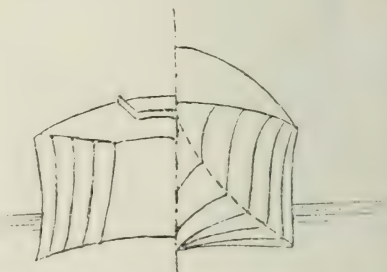
Nel 1904, primo anno del *meeting*, *Trèfle-à-quatre*, noto anche in Italia per avere corso sul Garda ed a Stresa in comunione ad *Antoinette* e *Rapière*, altrettanto famose, ottiene il massimo della velocità con 39 chm. e 857 metri.

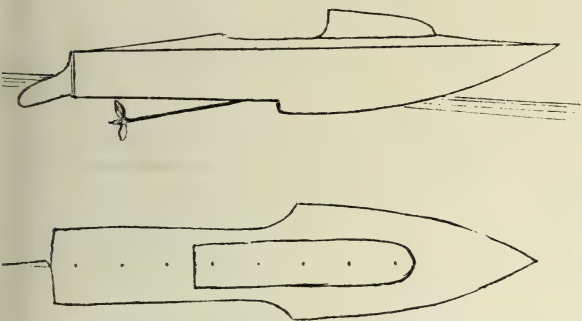
Il seguente 905 vede le prove, non molto fortunate invero, di un mastodontico, almeno per allora, motore di 300 cavalli propellente il *Dubonnet* che raggiunse una velocità di 52 chm. e 173 metri. Tale *record* non è superato, e neppure equiparato, nell'anno seguente dal *Fiat XIII* la cui velocità oraria fu di 50 chm. e 139 metri, ma è superato brillantemente nel 907 dal *Panhard-Tellier* con 56 chm. e 315 metri.

L'anno seguente il massimo è segnato da *Panhard Levassor* con 57 chm. e 324 metri dopo un duello formidabile con *Fiat XV* e con *Siddeley Wolseley*, la prima rappresentata da uno scafo curioso che sollevò a suo tempo un'infinità di discussioni, la seconda minaccia seria da parte dell'Inghilterra la quale fino allora non aveva saputo, con i suoi *racers*, dimostrare alcuna superiorità. Anzi i suoi autoscafi, pur figurando fra i migliori per la grande accuratezza della loro costruzione, non si dimostrarono abbastanza robusti e furono spesso demoliti dall'impeto del mare e della loro stessa corsa.

In basso: lo *Sciala* campione italiano e detentore del record di velocità per il 1912.
In alto il *Tyreless III* in velocità. A destra il *Saurer Lurssen* in una posizione poco stabile e dovuta ad un colpo d'onda.

L'anno seguente, il 907, vede l'avvento degli idroplani del tipo Ramus, i quali — nei tipi piccolissimi, i noti *Ricochets* — già avevano fatto parlare le cronache.

Fino allora le grandi lancie da corsa, ad eccezione del *Fiat XV*, avevano conservato la linea classica degli scafi a sezioni a V a principiare dalla prora e divergenti nella sezione ad U

Le buone sezioni degli autoscafi svizzeri che hanno dato degli ottimi risultati di velocità.

per la poppa. Ma con il successo del *Duc* (1909 chm. 66,176) l'architettura per i *racers* e per i *racing cruisers* — sono così chiamati quegli autoscafi che dovrebbero essere da passeggio ma che sono effettivamente ordegni per la corsa — si orientò decisamente verso l'idroplano a

Un idroplano a *redan* del tipo classico preconizzato dal Ramus e modificato, col ristringimento del medio poppiero, dal Despujols.

doppio piano inclinato con un gradino sulla mezzaria longitudinale, o suppergiù.

Nel 910 è ancora uno scafo di questo tipo che conquista il primo posto, il *Brasier Despujols*, il quale riesce a camminare a 73 chm. e 152 metri.

L'anno seguente, a cagione del mare mosso, la maggior velocità registrata è quella di *Ursula*, un superbo autoscafo inglese fornito di doppio motore della potenza complessiva di 1000 cavalli. Esso non riesce però a sorpassare il *record* precedente e s'accontenta di aggiudicarsi il primo premio ad una velocità di chm. 71 e 173 metri.

L'Italia, la quale si era aggiudicata il *record* nel 906, lo riconquista quest'anno grazie alla *Sciata* e con una velocità di chm. 70 che, ottenuta con un motore di 300 cavalli soltanto, puossi ritenere come molto soddisfacente.

La progressione delle velocità dei *racing cruisers* fu ugualmente rapida pur restando più uniforme, come appare dallo specchietto seguente:

1904	*Vas-Y*	26,614
1905	*Fiat X*	30,767
1906	*Calypso*	33 907
1907	*Lorraine*	40,347
1908	*Delahaye Nautilus VIII*	38,606
1909	*Chantecler*	43,457
1910	*Cocorico*	49,668
1911	*Lurssen-Daimler*	50,991
1912	*Saurer-Lurssen*	59,800

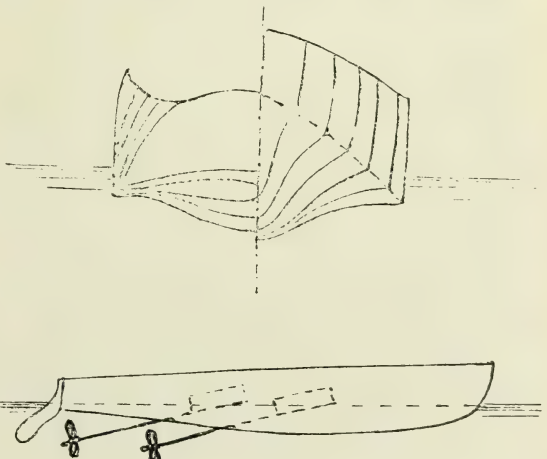
Dal confronto tra la velocità dei *cruisers* e quella dei *racers* appare evidente come il distacco ormai sia minimo e, poichè i motori dei *cruisers* sono di potenzialità notevolmente inferiore a quella di cui sono capaci quelli dei *racers*, così la dichiarazione essere i *cruisers* migliori dei *racers* parrebbe evidente.

Le cose non sono precisamente così, ma vi si avvicinano. Senza dubbio l'adozione delle nuove forme ha avvicinato tanto grandemente il *racer* al *cruiser* che quest'ultimo può competere magnificamente col primo.

Lo straordinario risultato del *Saurer-Lurssen* nelle corse testè finite dimostra ancora più chiaramente come gli strapotenti motori dell'*Ursula* gli diano un ben piccolo aumento di velocità in confronto di quello molto meno potente, circa un quinto, del *Saurer Lurssen* e parrebbe inutile sprecare tanta forza se non intervenisse la navigabilità a modificare il giudizio.

Indubitatamente gli scafi del tipo Ramus, a suo tempo dichiarati inadatti da un grande ingegnere ed illustre autore dell'Ammiragliato inglese, si sono dimostrati adattissimi non soltanto per raggiungere velocità rilevanti, ma ancora per navigare con una certa agitazione di mare. Essi però, pur navigando in acqua mossa, non si possono dire ordegni pratici per la traslazione perchè i sussulti, gli urti e gli scossoni ai quali assoggettano i passeggeri ne fanno piuttosto degli strumenti di tortura oltre che obbligano il costruttore ad una robustezza grandissima di struttura, così grande da riuscire inaspettata per la grande maggioranza degli artieri stessi che li fabbricano e degli ingegneri che li progettano.

Esclusi da una pratica navigazione gli ordegni del genere degli idroplani del Meacham, del Lambert, del Forlanini, del Crocco-Ricaldoni ed altri simili meno noti, perchè inadatti per una navigazione movimentata, ed accettato il principio che fra le piccole costruzioni ad alta velocità il coefficiente di maggior resistenza è quello della superficie sfregante, così come l'esperienza aveva fatto ammettere mantenersi la resistenza per gli idroplani, con sufficiente regolarità, proporzionale al quadrato della velocità e non crescere con esponenti più elevati, i progettisti si trovarono a risolvere un dilemma che pareva, ed è forse, perchè la soluzione completa è di là da venire, antitetico: Mantenere il pregio del piano inclinato e quello di una buona navigabilità.

Vi si accinse per primo il Fauber con una sua costruzione del 1908, la quale era rappresentata, per quanto rifletteva l'opera morta, da un comune autoscafo, mentre l'opera viva era formata da un seguito di piccoli piani disposti

Le sezioni trasversali del *Tyreless III* ed il suo profilo longitudinale con la disposizione dei due motori.

con piccola inclinazione rispetto all'asse longitudinale mediano, ed anche rispetto all'asse trasversale, rassomiglianti cioè alla terza sezione poppiera del *Tyreless III* di cui a figura.

L'idea era buona sopratutto perchè la dimi-

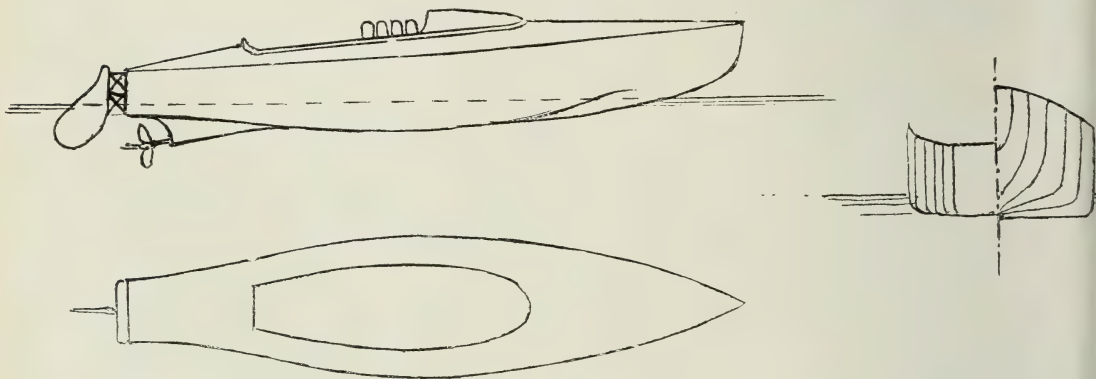
nuzione delle sezioni prodiere e il leggero angolo alla chiglia consentiva un ritorno raddolcito sulla superficie del mare allorquando un colpo di beccheggio alterava l'assetto longitudinale dello scafo. La piccolezza dei piani e la tenuità dell'angolo, l'uniformità dello stesso anche all'attacco non permisero però alla imbarcazione di bene figurare, ma poichè l'idea era buona non venne abbandonata, ed anzi fu fatta loro, ed accuratamente studiata e sperimentata, da due fra i più noti architetti inglesi, il Thornycroft ed il Saunders.

Costoro ne derivarono il *Columbine*, che vedemmo correre con successo vivo ad Anzio, la *Zigorella*, il *Duke* e qualche altro esemplare.

Nonostante i primi risultati non fossero incoraggianti il Thornycroft perseverò ed ebbe il vanto di creare delle lancie, forse un pochino meno veloci dei tipi Ramus, ma di una navigabilità e manovrabilità ben superiore.

Questo avveniva due anni or sono destando impressionante resero popolare negli ambienti filonautici la barca del Taroni la quale generò, sopratutto in America, una serie numerosa di scafi analoghi.

Nel frattempo il comitato tecnico del *meeting* di Monaco si allarmava per il fatto che i miglior premi venivano sistematicamente guadagnati dagli idroplani, *racers* e *cruisers*, e quest'anno modificò la serie creandone una speciale per gli idroplani — ripetendo così il simile errore del 907 — ed imponendo che i *cruisers* non potessero avere gradino (redan) quasi che l'interruzione del piano fosse la cagione principe del successo dell'idroplano.

La legge, fatta a Parigi da giornalisti aventi una cultura tecnica navale alquanto primordiale nell'intento di migliorare la navigabilità dei *cruisers*, fu studiata da abili architetti, i quali ne fecero sortire il *Saurer Lurssen* che, nella fotografia pubblicata mostra chiaramente quale a seconda della legge, dovrebbe essere una

Sezioni, profilo longitudinale e pianta del *Saurer Lurssen*.

l'attenzione dei più studiosi architetti continentali ed americani.

Negli Stati Uniti, dove la motonautica ha uno sviluppo perlomeno quintuplo di quello di tutti i paesi d'Europa uniti insieme, non si stette molto in forse ed il principio venne adottato su vasta scala; in Europa fu sopratutto il tedesco Lurssen che si dedicò all'argomento deducendone quel suo famoso *Lurssen Daimler*, apparso d'improvviso lo scorso anno, e dimostratosi un trionfatore.

L'esperimento non andò perduto perchè quest'anno le più veloci lancie in competizione a Monaco si possono dire una derivazione più o meno spuria di quei progenitori.

Occorre però qui aprire una parentesi.

Quando nel 908 i costruttori cercavano, con l'armoniosità degli avviamenti, di ottenere dei risultati l'uno degli altri migliore ed il duello Saunders, Tellier, Despujols, Gallinari era acerbo un italiano, modesto e geniale, il Taroni di Stresa, presentava a Monaco il *Fiat* XV, barca curiosa quanto altra mai e paragonabile, grossamente, ad uno zoccolo olandese, punta rivoltata in su esclusa.

Lo scafo, criticato molto, ammirato in seguito per i risultati forniti, rappresentava una nuova tendenza e cercava di coordinare i pregi dell'idroplano con i vantaggi e l'estetica, *sicut in quanto*, del comune autoscafo.

Le vittorie ottenute e qualche fotografia im-

barca da crociera... confortevole e quale il suo modo di viaggiare!!

I nuovi autoscafi da regata si possono oggi dire una derivazione complessa dei tipi Ramus, Fauber, Taroni precedentemente descritti.

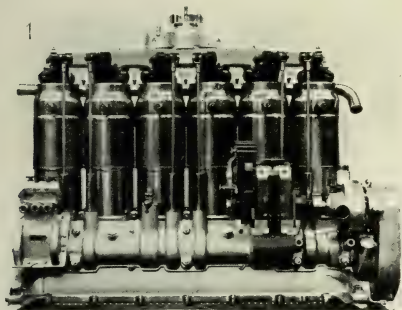
Essi sono migliorati nei riguardi della loro capacità di navigare in acque agitate ed il loro rendimento al confronto dell'autoscafo tipico *Ursula* ad esempio, è notevolmente maggiore. Taluni, come il *Tyreless III*, rimarcabile anche per le sue due eliche disposte in mezzaria della chiglia e rispettivamente destrorsa e sinistrorsa presentano delle forme così fini di prora e una lodevole altezza di ruota e di puntale da farne un buon *cruiser*; tal'altro, il già citato *Saurer Lurssen* ne è il tipo, quando cammina s'avvicina molto ad un funambulo in equilibrio instabile. Tutti però, così l'italiano *Sciata*, tendono a diminuire per quanto è loro possibile la superficie e la sezione immersa senza nessun rispetto per quelle regole di minimo di resistenza offerta dalle linee avviate e dalle simmetriche di prora e di poppa che erano capisaldi della costruzione or non son più di cinque anni e che lo sono ancora per tanti progettisti.

Senza alcun dubbio le forme attuali vanno ritenute come transitorie e bene spesso esagerate, ma esse sono un indice e fanno bene sperare in un miglioramento futuro di importanza grande.

FABIO MAJNONI.

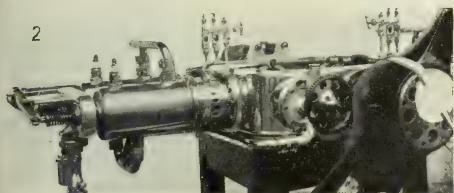
AEROPLANI E MOTORI NUOVI

Molti sono gli aeroplani nuovi, molti i motori, molti i dispositivi escogitati per raggiungere l'equilibrio trasversale automatico e molti i sistemi immaginati per il lancio delle bombe

1

Motore Panhard, 60 HP.

nei tipi militari, la cui fioritura è sorprendente da che è cominciata la guerra italo-turca. E varî sono pure i tipi di idro-aeroplani che sono stati studiati dopo quello Voisin in vista specialmente del concorso di Monaco.

In gran numero sono i tipi monoplani, fra cui anche diversi tedeschi ed inglesi, e perfino uno giapponese.

2

Motore Oerlikon.

Molti degli aeroplani nuovi però non differiscono dai tipi classici che per qualche dettaglio, e tutti, marche vecchie e nuove, cominciano ad assumere caratteri bellici, poichè i costruttori ora hanno trovato, finalmente, degli ottimi clienti nei Governi delle diverse nazioni.

Ed è perciò che *H. Farman* ha costruito un biplano lancia torpedini e poi un altro tipo militare blindato che ha l'apertura delle ali di metri 12, un motore Gnome di 70 cavalli, un solo timone posteriore di direzione e un peso di 290 chilogrammi.

Un bel monoplano, pure di tipo militare, ha costruito recentemente *Sommer:* presenta un carrello triangolare, è munito di un motore Gnome da 50 cavalli e può essere smontato in 12 minuti.

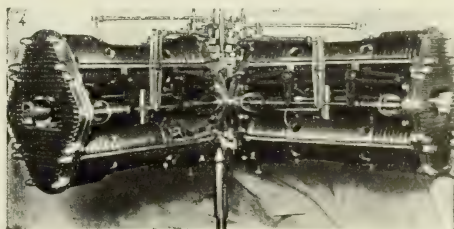
Un aeroplano militare pure molto interessante è quello costruito dal capitano Morel, che è stato esperimentato con successo a Issy-les-Moulineaux. E' un biplano tipo *canard,* interamente costruito in tubi d'acciaio e lastre di alluminio; ha l'apertura delle ali di 9 metri, la lunghezza totale di m. 6,50, la superficie portante di metri quadrati 22, è munito di motore Anzani a 6 cilindri di 60 HP, pesa vuoto 380 chilogrammi ed ha un carrello d'atterramento munito di 4 ruote, due portanti e due direttrici, ciò che rende l'atterramento meno pericoloso e le manovre a terra molto facili. Allo scopo di preservare il pilota ed i passeggieri in caso d'incendio, l'aeroplano presenta dei tramezzi stagni.

L'apparecchio, dal punto di vista militare, presenta poi il vantaggio di poter essere rapidamente smontato e rimontato; poichè, dopo avere svitato nove bulloni, si può ripiegargli le ali e trasformarlo in un carro rimorchiabile da un veicolo qualsiasi. Il biplano richiede però uno studio ed una conoscenza speciale della sua costituzione per poter essere condotto.

Caratteristico è poi l'ultimo monoplano tipo militare *Antoinette* « La Triplette », così detto per il suo carrello d'atterramento a tre ruote, munito di un motore a 8 cilindri Antoinette di 60 HP che, per diminuire la resistenza alla penetrazione, è completamente ricoperto da un *carter.*

Notevoli sono pure il monoplano *Copin* (apertura m. 9,60, lunghezza m. 7,50, peso chg. 320), il caratteristico biplano giapponese del barone *Schigueno* tutto costruito in tubi d'acciaio (apertura delle ali superiori m. 9, delle ali inferiori m. 6; peso chg. 300), il monoplano *Colombe* di Ladougue, così chiamato per la sua rassomiglianza col piccione (apertura m. 7,86, lunghezza m. 7,10, peso chg. 230, motore Anzani a 3 cilindri di 30 HP, velocità 110 chilo-metri all'ora), l'originale monoplano Gonelle, costruito per poter partire ed atterrare sulle strade ordinarie (lunghezza m. 9,50, apertura delle ali m. 4, peso chg. 300, motore 50 cavalli), ed il curioso monoplano Jourdan, che ha effettuato recentemente diversi voli a Juvisy.

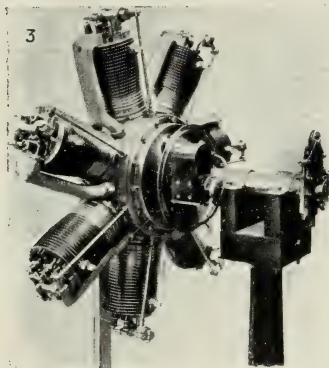
E' questo un apparecchio a centro di gravità molto basso: il pilota è seduto difatti sotto la fusoliera, la quale presenta la sezione rettangolare davanti e triangolare di dietro. La caratteristica principale di questo monoplano è la presenza di una superficie semi-troncoconica situata dietro l'elica, conassica con questa e volgente la base minore verso la parte posteriore dell'apparecchio. Questa superficie, secondo l'inventore, dovrebbe avere l'ufficio di

4

Motore Favata a potenza variabile, 180 HP.

raccogliere e dirigere la corrente d'aria che genera l'elica in modo da contribuire alla stabilità.

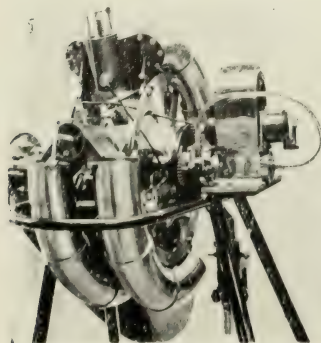
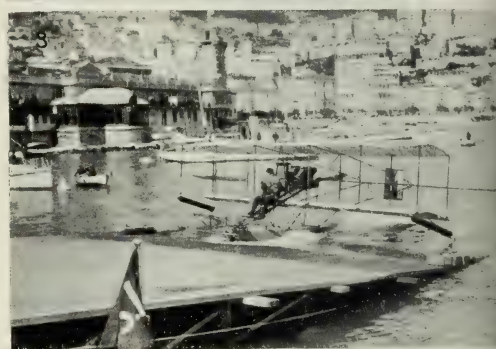
L'aeroplano ha l'apertura delle ali di 14 metri, la lunghezza totale di m. 10 ed è munito

d'un motore Gnome di 70 HP, situato coll'asse a livello delle superfici portanti e ricoperto di lamiera di latta.

Il monoplano Bésa presenta anche delle caratteristiche originali. E' stato costruito recentemente nel Belgio da Gérard e Salkin e presenta le ali di forma trapezoidale più larghe alle estremità che non al centro. Ha la lunghezza totale di 6 metri, l'apertura delle ali di m. 7,50, è munito di *ailerons* per la stabilità laterale e di un motore Anzani di 60 HP che aziona un'elica di 2 metri di diametro. Oltre alla forma delle ali è caratteristico in quest'apparecchio il carrello d'atterramento. L'asse delle ruote di questo passa fra i pattini e due cavi d'acciaio, ciascuno dei quali è fissato posteriormente ad un montante e anteriormente ad una molla a spirale, situata a sua volta orizzontalmente lungo il pattino corrispondente.

MOTORE VERDET, 75 HP.

E degni di rilievo sono pure il monoplano *De Poix* (avente 10 metri di lunghezza e 11,40 d'apertura d'ali) e il nuovo monoplano *Hanriot-Pagny* di tipo militare ad ali ed impennaggi ripieghevoli. Appartiene quest'ultimo alla categoria degli aeroplani a centri sovrapposti, ha le ali (di m. 8,75 di apertura) a profilo appuntito, la fusoliera a sezione quadrangolare completamente ricoperta, l'impennaggio metallico ed è munito di un sistema di frenamento tale da ottenere, nell'atterramento, l'arresto appena dopo 10 metri.

Fra gli aeroplani inglesi è da notarsi il monoplano *Bristol* (lunghezza m. 7, apertura delle ali di m. 10,25, un impennaggio triangolare fisso, motore da 50 HP) caratteristico per il dispositivo a molla delle estremità anteriori dei pattini.

Interessante è pure l'aeroplano tedesco *Aviatic* del tutto simile all'Hanriot e come questo munito di un freno speciale per arrestare l'apparecchio nell'atterrare. E degno di nota è poi anche il biplano *Albatros* (lunghezza m. 10,70, apertura dei piani portanti di m. 13,50, peso chg. 420, motore 100 HP) caratteristico per la cellula priva completamente di fili tenditori

MOTORE BECK, 36 HP, 55 CHG.

Il concorso degli idro-aeroplani di Monaco.

1. FARMAN IN VOLO CON 4 PASSEGGERI. — 2. COLLIER CADE IN MARE COL CANARD VOISIN. — 3. IL BIPLANO CURTISS (PAULHAN) IN PARTENZA. — 4. LA RADA E LA CITTÀ DI MONACO FOTOGRAFATE DA BORDO DEL FARMAN (RENAUX).

metallici e sostenuta da un'armatura a triangoli indeformabili formati con montanti di legno.

Di grande interesse è pure il nuovo *canard Besson* che figurava anche all'Esposizione di Parigi. E' questo un monoplano avente l'apertura delle ali di m. 11,60, la lunghezza di m. 8, una superficie portante di 26 metri quadrati; è munito, come tutti i *canards*, di equilibratore longitudinale anteriore, di 3 metri quadrati e distante 4 metri dalle superfici principali; ha due *ailerons* per la stabilità laterale ed un timone di direzione anteriore situato a m. 4,75 dai piani portanti.

Fra gli apparecchi nuovi poi van noverati diversi idro-aeroplani, preziosi futuri ausilî delle marine militari.

Col concorso di idro-aeroplani di Monaco, il National Sporting Club, che ha già considerevolmente favorito lo sviluppo dell'industria del canotto a motore, apre una nuova porta all'attività industriale delle nazioni civili, avviando ad una utilizzazione pratica l'idro-aeroplano.

I varî governi hanno compreso l'importanza di questi nuovi bellici strumenti ed hanno inviato a Monaco missioni speciali di tecnici e di ufficiali per studiarli e seguirne le prove.

Gli apparecchi che hanno preso parte al concorso di Monaco furono 10, e cioè due *canard Voisin* — uno pilotato da Colliex, l'altro da Rugère —, un idroplano *M. Farman* pilotato da Renaux, due apparecchi *Traid-Curtiss* guidati dagli aviatori Robinson e Paulhan, un idroplano *H. Farman* pilotato da Fischer, un *Sanchez-Besa* montato da Renon, un idroplano *Mouette-Perrot* pilotato da Taddeoli, un *Caudron-Fabre* guidato da Caudron e un idroplano *Baillod* pilotato da Baillod.

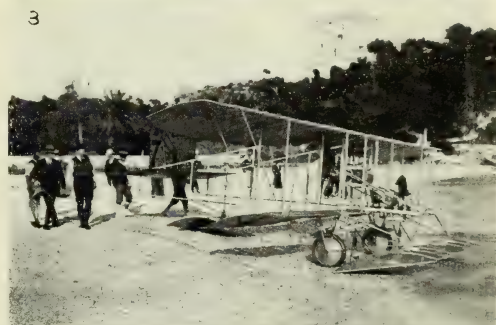
Questi apparecchi hanno mostrato di possedere qualità maravigliose e, specialmente gli apparecchi H. Farman e M. Farman, hanno fatto prodigi sotto le vigili ed ardite mani di Fischer e Renaux.

L'apparecchio di Fischer è un modello di semplicità: è dotato del nuovo carrello Farman a ruote *effacables*, che offre un piccolo ingombro, è munito di due galleggianti — che sebbene non fossero stati mai provati coll'idroaeroplano prima del concorso hanno funzionato a meraviglia — e può facilmente divenire aeroplano e servire così a due usi.

Fischer è riuscito a portare nel suo apparecchio tre passeggieri e Renaux, sul suo M. Farman, ben sei passeggieri, ossia un peso totale di 1234 chilogrammi, di cui 681 rappresentavano il peso dell'apparecchio, 352 quello del pilota e dei passeggieri e 101 quello della benzina e degli accessorî.

Un magnifico risultato ha pure avuto l'idroaeroplano Curtiss che assomiglia molto al primo apparecchio con cui Gleen Curtiss vinse nel 1909 la coppa Gordon-Bennet nella prima settimana d'aviazione di Reims: esso non ne differisce in fondo che per il galleggiante e per la nuova disposizione del timone di profondità anteriore. E' costituito di due piani sovrapposti eguali di 25 metri quadrati di superficie, fra cui si trovano articolati due *ailerons* per l'equilibrio trasversale.

Anteriormente, sopra il galleggiante, l'apparecchio presenta un equilibratore longitudinale e posteriormente un impennaggio orizzontale fisso, terminato da due piani trapezoidali mobili che sono collegati col timone di profondità anteriore, e fra cui trovasi il timone di direzione.

Il galleggiante che serve a sostenere tutto l'apparecchio sull'acqua è situato sotto il piano inferiore principale e presenta la forma d'un

1. La partenza di Curtiss (Monaco). — 2. Un nuovo monoplano privo della coda stabilizzatrice. — 3. Il biplano Caudron. — 4. Fischer su Farman vola con tre passeggeri ai lati e uno su ogni galleggiante.

1. Monoplano Hanriot tipo militare. — 2. Monoplano Sommer tipo militare. — 3. Biplano Farman lancia torpedini. — 4. Monoplano Copin. — 5. Canard interamente metallico Morel. — 6. La Colomba di Ladougue (velocità 110 chm. all'ora).

parallelepipedo obliquo. Alle estremità del piano inferiore portante, inoltre, l'apparecchio presenta due piccoli galleggianti cilindrici allo scopo di assicurare — analogamente a quanto fece sulla terra con due ruote, in uno dei suoi primi apparecchi, l'ing. Robert Esnault-Pelterie — l'equilibrio della macchina sull'acqua.

Il sistema dei comandi di quest'aero-idroplano è lo stesso di quello ben noto dell'aeroplano Curtiss.

Il motore di cui è munito l'idro-aeroplano ha 8 cilindri, disposti a V e raffreddati ad acqua, e sviluppa una potenza di circa 80 cavalli.

Ottima prova hanno dato pure il piccolo idroaeroplano Caudron-Fabre e quello Sanchez-Besa guidato da Benoit.

Le prove e gli studî relativi alle macchine volanti continuano incessantemente a moltiplicarsi: già sono stati costruiti cannoni leggeri per aeroplani — una mitragliatrice leggera tipo Maxim è stata recentemente esperimentata a bordo d'un aeroplano; un cannone speciale tipo Davis che elimina il rinculo è stato esperimentato in America e, pochi mesi or sono, un piccolo cannone Vickers del peso di soli 50 chilogrammi è stato fabbricato in Inghilterra — e già meccanismi speciali sono stati ideati ed esperimentati per ottenere un rendimento migliore delle eliche.

Degno di nota fra questi ultimi è la ruota sostentatrice e propulsiva dell' *ing. Alfredo Pichou* che è stata esperimentata all' Institut Aérotechnique di Saint-Cyr. La potenza effettiva (misurata col freno dinamometrico) ha variato da 0,48 HP a 5,025; i giri da 148 a 352; la spinta da chg. 4,6 a chg. 21,3; la spinta per cavallo effettivo per conseguenza ha variato da chg. 9,5 per HP 0,48 a chg. 4,23 per HP 5,025.

L'apparecchio consta di tre palette quadrate di m. 0,50 di lato, ciascuna completata da due piani pure quadrati delle stesse dimensioni della pala e ad angolo retto colla stessa. Queste pareti laterali hanno l'ufficio di rattenere l'aria compressa nella faccia anteriore della pala e di aumentare così la pressione sulla faccia stessa, mentre nella faccia opposta della paletta esse impediscono il risucchio dell'aria e mantengono così la depressione.

Ogni paletta è comandata da un sistema di ruote dentate tale che in un semi-giro ciascuna pala passa dalla direzione radiale verticale a quella orizzontale nel punto diametralmente opposto. Il meccanismo è dotato di un dispositivo che permette di ottenere una spinta di propulsione, di sostentazione o inclinata comunque; esso perciò potrebbe in seguito essere utilmente applicato agli ornitopteri ed agli ortopteri.

E come gli apparecchi, così anche i motori si moltiplicano. Oltre a quelli di cui ho già parlato, notevoli sono i motori (costruiti a Parigi!) di un giovane italiano *Favata*, a potenza variabile, verticali, a *V* e ad *X*, e rispettivamente da 45, 90 e 180 cavalli, a 4, 8 e 16 cilindri (da 110 × 120), a valvole comandate, a raffreddamento ad alette e rispettivamente di peso 50,80 e 160 chilogrammi; il motore *Mespa* a due cilindri orizzontali da 80 cavalli, a due tempi, senza valvole e con raffreddamento ad aria; il motore *S. N. A.* da 75 HP, a 8 cilindri disposti a *V*, con raffreddamento ad alette; il motore *Panhard-Levassor* di 60 HP a 4 cilindri verticali di 120 di diametro per 140 millimetri di corsa, a valvole comandate e con raffreddamento ad acqua; il motore *Verdet* a cilindri rotanti da 75 HP; l'*Oerlikon* da 60 HP, a 4 cilindri opposti, di 110 di diametro per 200 di corsa, con raffreddamento ad acqua ed altri.

Ing. **IGINO SARACENI**.

I NAUFRAGI CELEBRI

La spaventevole catastrofe del *Titanic* che ha inabissato nei profondissimi gorghi dell'Atlantico tante umane esistenze e sepolte irreparabilmente una somma incalcolabile di ricchezze suscita ancora in questi giorni un lungo brivido di terrore, di pietà e di scorata sorpresa.

Le statistiche giungono tuttora a delle conclusioni impressionanti su questo triste argomento.

IL "TITANIC"

L'Oceano serba dalle più remote antichità la propria tradizione micidiale.

Non basterebbe un grosso volume a raccogliere l'elenco dei naufragi (e sono la minima parte) di cui la storia ci ha lasciato ricordo.

E neanche una lunga e diligente indagine ci darebbe garanzia che il funesto catalogo possa riuscire approssimativamente completo.

La distruzione delle flotte di Dario e di Serse appartengono a questa categoria.

Narra Erodoto che doppiando Dario con la sua flotta il promontorio del Monte Atos, si scatenò un gran vento da settentrione che distrusse 300 navi causando la perdita di circa 20 000 uomini in esse contenuti.

Peggio toccò a Serse che volendo invadere la Grecia allestì una flotta mai vista prima d'allora ma che giunta in prossimità di Magnesia fu percossa, dispersa e travolta da un fiero uragano che affondò 400 vascelli.

Altro celeberrimo naviglio che ebbe analoga sorte fu l'*Invincibile Armada* (oh, ironia dei titoli!) che in tempi assai più prossimi a noi Filippo II preparò e mise in mare per fiaccare l'incipiente potenza marinara dell'Inghilterra.

Altrettanto memorabile se non parimente nefasto nei riguardi delle vittime, fu l'episodio navale della Baia di Vigo.

Nel 1702 ferveva la guerra per la successione di Spagna.

Stavano in armi, da una parte l'Inghilterra e l'Olanda e dall'altra la Francia e la Spagna governate rispettivamente da Luigi XIV e da Filippo V.

La flotta spagnuola tornava dalle Indie Occidentali, recando nelle capaci stive dei proprî galeoni circa un miliardo ed 800 milioni di reali in verghe d'argento e d'oro, oltre un'ingente quantità di preziose mercanzie.

Giunti innanzi alla Baia di Vigo gli spagnuoli furono assaliti da una squadra di agili e forti fregate nemiche. La battaglia s'impegnò. Ma gli uomini di Filippo V vedendo di non poter resistere agli assalti della flotta inglese, misero fuoco ai galeoni affondandoli col loro ricchissimo carico.

***

A questo punto riteniamo opportuno compiere un brusco balzo riportando la nostra indagine all'ultimo quarantennio.

Da un rapporto della *Commissione speciale dei porti di rifugio* pubblicato nel 1857 si desume che nel periodo 1852-1856 avvennero 5128 tra naufragi e collisioni, vale a dire una media di 1025 disastri marittimi all'anno.

La corazzata tedesca *Grosser Kurfürst* navigava in crociera con due altre unità della flotta militare germanica tra Wilhelmshaven e Plymouth.

Verso le 9 del 31 maggio 1878 la *Grosser Kurfürst* trovavasi in vista di Folkestone.

Essa avanzava in mezzo alle altre due corazzate di cui rispettivamente una la precedeva (era il vascello ammiraglio *König Wilhelm*) e l'altra seguiva in serrafila.

UN ICEBERG.

Dal *König Wilhelm* ad un tratto fu scorto un veliero da pesca che correva dritto in direzione della breve squadra.

E' presumibile che la *Grosser Kurfürst* non abbia scorto i segnali d'avvertimento che si dice le avesse fatto la nave ammiraglia.

Fu un istante. Lo sperone della corazzata *König Wilhelm* andò a colpire in pieno il fianco della *Kurfürst* e vi penetrò come un cuneo.

La collisione ebbe brevissima durata. Appena il tagliamare della nave investitrice si liberò, il bastimento colpito fece una straorzata a tribordo e sprofondò. Aveva impiegato cinque minuti a sommergersi completamente.

Dell'equipaggio del vascello affondato solo 27 poterono essere salvati.

Gli altri 300 marinai vi lasciarono la vita.

Il vapore francese *Oncle Joseph* della Compagnia *Valery* veniva da Napoli, diretto su Genova con varie centinaia d' emigranti (24 novembre 1880).

Giunto nelle vicinanze del Golfo di Spezia fu incrociato dal piroscafo *Ortigia* della Compagnia Florio salpato poco prima da Genova e diretto a Livorno. Causa un inesplicabile errore di manovra. il bastimento francese non potè evitare la prora dell'altra nave che gli si precipitò contro colpendolo in un fianco. Il cozzo fu così potente e tanto profondo penetrò lo sprone del vapore italiano nel corpo di quello francese che l'affondamento dell'*Oncle* fu istantaneo. Di 307 persone che erano a bordo dell'*Oncle Joseph* ben 249 affogarono.

Il *Cimbria* fu urtato presso le coste olandesi dal vapore *Sultan* e colò a fondo in pochi minuti. Su 490 persone solo 59 poterono essere sottratte alla morte (Gennaio 1883).

Il *Kafunda*, grosso steamer australiano partito da Plymouth aveva traversato l'Atlantico senza incidenti deplorevoli, quando, pervenuto presso le coste brasiliane fa abbordato dal brigantino inglese *Ada Welmar*. Entrambe le navi affondarono. Totale 360 vittime (3 Febbraio 1887).

Il transatlantico italiano *Utopia* con a bordo 68 persone d'equipaggio ed 813 emigranti in maggioranza italiani, mentre avanzava durante la notte nel porto di Gibilterra ricevette il cozzo d'una corazzata inglese e ne rimase spezzata. L'affondamento non durò più di cinque minuti.

Si raccolsero 642 cadaveri (17 Marzo 1891).

Il transatlantico del Lloyd tedesco *Elba*, navigando a poca distanza dal porto inglese di Lowestoft ebbe la carena squarciata sotto la linea d'immersione per opera e per colpa del vapore scozzese *Crathie* che invece di far opera di salvataggio, fuggì. Sull'*Elba* erano 400 persone. Non se ne salvarono che 19.

I bimbi perirono tutti. Delle donne una sola si salvò (30 Gennaio 1895).

In quella notte presso il Golfo di Spezia, il vapore *Maria P.* proveniente da Napoli ed in rotta per Genova si trovò innanzi all'*Ortigia* della N. G. I. salpata da Genova e diretta ad Alessandria d'Egitto (21 Luglio 1895).

Non appena l'*Ortigia* s'accorse dell'imminenza del pericolo diede macchina indietro a tutto vapore. Ma era tardi. L'abbordaggio avvenne e fu impetuoso, mortale. La *Maria P.* fu quasi tagliata in due.

La nave ferita si piegò in due e s'inabissò in tre minuti. Dei 173 passeggieri della *Maria P.* 144 perirono fra indescrivibili scene di terrore.

Alle 5 antimeridiane, a 60 miglia al sud dell'isola Sable il *Bourgogne* della Società Transatlantica Francese, partito da New-York ed in viaggio verso l'Havre, venne colpito in pieno fianco in prossimità delle macchine dal piroscafo inglese *Cromathishire*. La chiglia del *Bourgogne*, per quanto d'acciaio, rimase sventrata ed il bastimento in 40' si sommerse. La nave investitrice pervenne a salvare 191 persone. Ma 320 furono perdute (4 Luglio 1898).

Questo vecchio vapore destinato unicamente alla gita di piacere sull'East River portava un migliaio di ragazzi delle scuole newyorkesi a godere una giornata di frescura e di svago. Ad un tratto, in causa di certo grasso bollente versatosi nei fornelli di cucina, si sviluppò a bordo un incendio.

Il vapore si trovava in uno stretto e profondo gomito dell'East River circondato di sponde rocciose a piombo. Non potendo sbarcare, il capitano, lanciò il battello a tutta velocità sull'isola North Brother. Intanto le fiamme, alimentate dal vento, invadevano il ponte.

Il *General Slocum* raggiunse finalmente la riva seminando dietro di sè una scia sinistra di piccoli cadaveri, alcuni arsi, altri annegati.

Dopo poco il ponte della nave, avvolto dalle vampe, crollava travolgendo centinaia di persone nel gigantesco rogo.

Ad un migliaio si fece ascendere il numero dei morti in quel tremendo episodio (15 Giugno 1904).

Il vapore *Sirio* della N. G. I., diretto all'America del Sud, passando rasente al Capo Palos si infranse sul banco delle Hormigas.

Al momento dell'urto fu vista la poppa inabissarsi. La perdita della nave fu rapidissima.

Degli 822 emigranti che erano a bordo, 209 vi lasciarono la vita (4 Agosto 1906).

Il *Berlin* era un piroscafo della Compagnia inglese *Great Eastern Rallway* adibito al servizio diretto tra Harvich (Inghilterra) ed Hoock. Esso arrivò in prossimità di Hoock durante una notte buia. Nevicava. Un'ondata gigantesca sollevò il bastimento sbattendolo contro il molo. Subito dopo un secondo cavallone sollevava di nuovo la nave, mandandola a sbattere sulle roccie ond'era irta la spiaggia.

Il *Berlin* ne fu pressochè diviso in due. Per trentatrè ore la furia della tempesta non permise ai soccorritori di portare aiuto alcuno. Solo nel pomeriggio del 22 un rimorchiatore potè ristabilire le comunicazioni e salvare 15 persone. I morti furono 126 (21 Febbraio 1907).

Tutti ricordano, tanto il fatto è recente, la sorte tragica toccata al piroscafo francese *Général Chanzy* scaraventato dalla tempesta sugli scogli dell'isola di Minorca. Il disastro fu improvviso, fulmineo. La nave si sventrò letteralmente. Le caldaie scoppiarono e, sembra, anche le polveri. Dei 157 uomini ch'esso portava, uno solo si salvò (10 Febbraio 1911).

* * *

Ecco il funebre elenco.

Esso non ha la pretesa di essere completo.

Le lacune, più che a negligenza nostra od a difetto di memoria, attribuitele — come già avvertimmo — alle anguste necessità dello spazio.

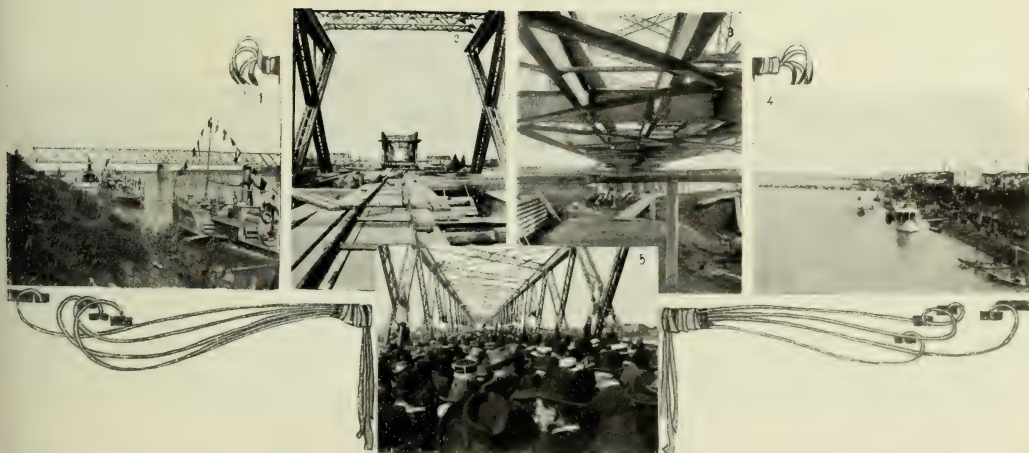
Da questa sintesi dolorosa, da questo quadro di agonie atroci, inutilmente ribelli fino all'ultimo guizzo di vitalità contro l'oscura potenza dell'ineluttabile, s'alza un coro profondo di voci ammonitrici.

Debole è l'uomo. Ma più ancora è imprudente ed imprevidente.

Se è vano lottare contro la fatalità, se come mostri indomabili gli elementi ci permisero di averli talvolta aggiogati al nostro volere, non per questo deve pavidamente ripiegare la nostra energia di lotta nè assopirsi il nostro fecondo impulso di moto e d'avventura.

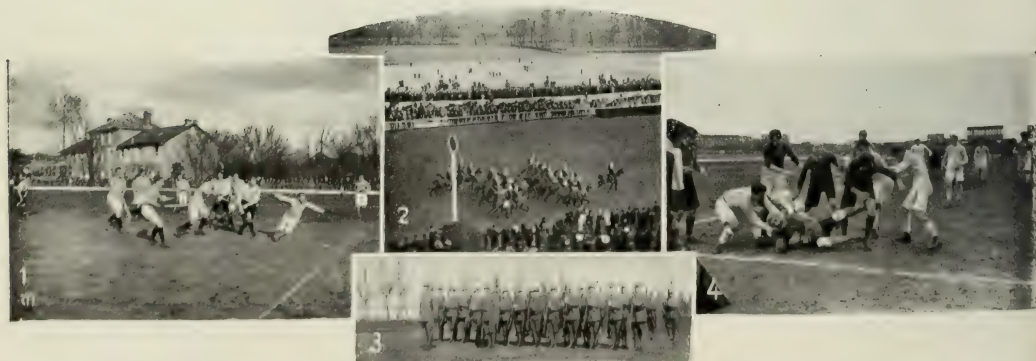
ATTUALITA' NELL'IMAGINE

I colossi del mare: 1. Il varo dell'esploratore « Marsala » a Castellamare di Stabia. — 2. Il varo del « Dreadnought » austriaco « Thegetoff ». — 3. L'incrociatore « San Giorgio » riprende il mare.

La nuova tramvia elettrica di Viggiù: 1. Le LL. EE. Battaglieri e Pavia. — 2. Panorama di Viggiù col tracciato della tramvia elettrica. — 3. Viggiù. L'arrivo della prima carrozza. — 4. Il Capitano Piazza.

Il nuovo ponte di Pontelagoscuro: 1. La mattina dell'inaugurazione. — 2. Il ponte in costruzione. — 3. La travata vista di sotto. — 4. La prima fotografia di Pontelagoscuro presa dal nuovo ponte. — 5. La festa dell'inaugurazione.

ATTUALITA' NELL'IMAGINE

Nelle nuove provincie italiane: 1. Le esercitazioni delle truppe del Garian. — 2. La classe femminile della scuola italiana. — 3. La cabina telefonica della ridotta «Piemonte». — 4. L'oasi di Tripoli si va ripopolando. — 5. La ridotta «Lombardia» a Derna. — 6. Lo sbarramento Uadi Derna sul fianco del monte.

Gli esperimenti sul lancio dei proiettili dagli aeroplani a Mourmelon: 1. La capanna dei commissari. — 2. La pista dove devono cadere i proiettili. — 3. I commissari chiusi nella capanna esaminano e giudicano.

Fra i varii sports: 1. Un match di hockey a Boulogne fra inglesi e francesi. — 2. Rivista di Autouil: Sfila la cavalleria. — 3. Il corpo volontari studenti della «Sursum corda» di Milano. — 4. Parigi: Un match di foot-ball.

ACCUMULATORI ELETTRICI LEGGERI.

Nelle applicazioni degli accumulatori alla trazione ed alla propulsione, per le quali si richiede una potenza specifica piuttosto elevata, s'impiega oggi, come è noto, quasi esclusivamente l'accumulatore tipo Faure, permettendo esso di ottenere, meglio del tipo Planté, delle alte potenze specifiche entro limiti discreti di durata.

Di tale tipo è appunto l'accumulatore leggero della Ditta Giovanni Hensemberger di Milano, Monza, Vienna ed Odessa, che da tempo questa ha messi in commercio: senza colpire la mente con fantastiche potenze specifiche, quali talvolta si vedono annunciate, più a scopo commerciale che altro, esso rappresenta ciò che si può onestamente chiamare un *buon* tipo di accumulatore.

Perchè notiamo, se in pratica non c'è nulla che impedisca di ottenere delle elevate potenze specifiche per gli accumulatori di piombo, l'esperienza però ha esaurientemente dimostrato che questa torna tutto a scapito della loro durata, poichè vi sono dei limiti di densità di corrente rispetto al peso delle placche e l'oltrepassare questi limiti allo stato attuale della scienza degli accumulatori, sarebbe cosa imprudente per non dire dannosa.

Dobbiamo stare in guardia quindi, se non vogliamo trovarci a delle sorprese, contro certi numeri e certi diagrammi di scarica, perchè le più alte potenze specifiche alle quali la pratica attuale ha consigliato di attenersi, non oltrepassano i 30 watt-ora per chilogrammo d'elemento completo.

Gli accumulatori leggeri Hensemberger, hanno una potenza specifica di 28 watt-ora per chilogrammo di elemento completo, e possono sopportare con sicurezza da 250 a 300 scariche, dopo di che comincia a farsi sentire il bisogno del ricambio delle placche positive; le negative invece hanno una durata più del doppio di quella delle positive.

Nell'accumulatore Hensemberger, dopo circa 300 scariche, a causa anche del minor lavoro specifico al quale essa venne nel frattempo sottoposta, la negativa conserva ancora una capacità assai superiore a quella della positiva, per cui si può sostituire il gruppo delle positive, supposto deteriorato, utilizzando le negative.

E' questo un coefficente economico non indifferente che fu giustamente apprezzato da coloro che ricorrono all'accumulatore da trazione per un'applicazione economica.

Chi scrive ebbe occasione di constatare presso la Società F. R. A. M. di automobili elettrici, dopo circa 10.000 chilometri di percorso su strade ondulate e con scariche rilevanti, il perfetto stato, non solo delle negative, ma anche delle positive.

Bisogna osservare che tale regolarità di funzionamento è dovuta in gran parte alla purezza della materia attiva, ed alla esclusione, per principio, di quelle sostanze inattive e decomponibili che servono a mantenere artificialmente la spugnosità e la porosità delle negative, come si usa da molti fabbricanti di accumulatori.

Nelle negative Hensemberger non si verificano i fenomeni secondari prodotti da aggiunti da materie eterogenee, per cui rimane ridotto al minimo il lavoro di manutenzione, cioè la revisione, il raschiamento della spugnosità, la lavatura dei fondi dei recipienti, ecc.

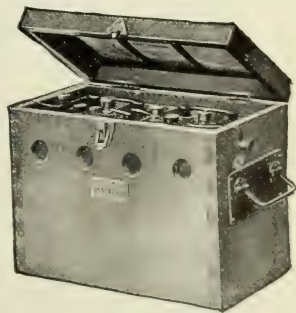
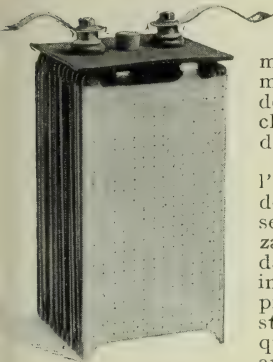
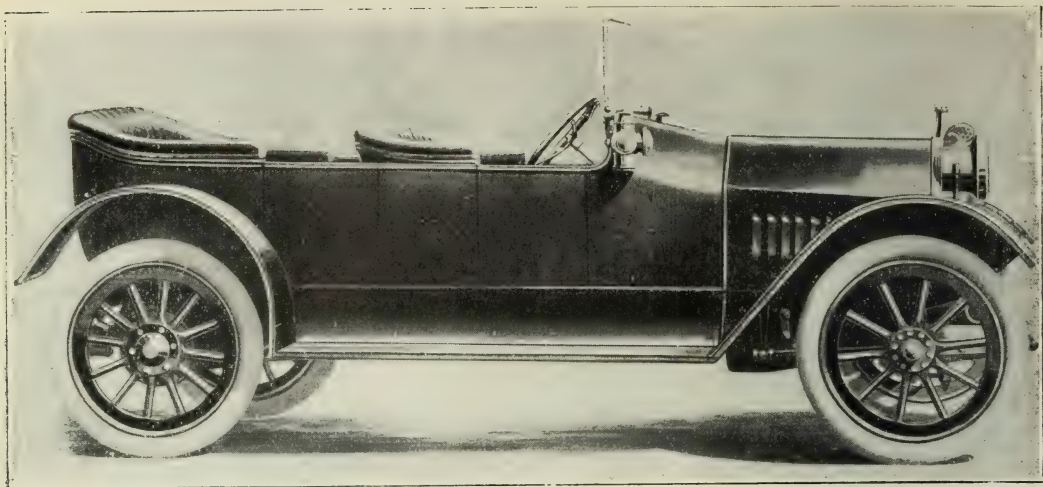
Un'altra caratteristica di tale accumulatore, è il montaggio specialmente per quello che riguarda la sospensione delle positive, ed il sistema di chiusura del coperchio. Le positive hanno superiormente due occhielli attraverso ai quali passano due bastoncini di ebanite che appoggiano sul bordo superiore delle negative. Il gruppo positivo rimane cioè appeso al negativo, cosicchè le positive che non arrivano fino al fondo del recipiente, possono eventualmente dilatarsi senza curvarsi.

Le negative hanno inferiormente due prolungamenti al piede che appoggiano sul fondo del recipiente. Le placche sono separate le une dalle altre da fogli di ebanite ondulati e perforati; questi arrivano sino al fondo e sorpassano l'orlo superiore ed i fianchi delle placche. E' così reso impossibile qualunque contatto fra negative e positive.

La chiusura del recipiente di ebanite è fatta con un coperchio pure di ebanite, i cui bordi di gomma molle, tagliata in isbieco, aderiscono fortemente alla parete interna del recipiente, impedendo qualsiasi uscita del liquido.

I poli passano attraverso il coperchio e sono fissati ad esso mediante appositi anelli di gomma. Il foro centrale del coperchio porta un adatto tappo di gomma, con sfiatatoio di vetro di costruzione speciale per lasciar uscire i gas e trattenere le bollicine liquide.

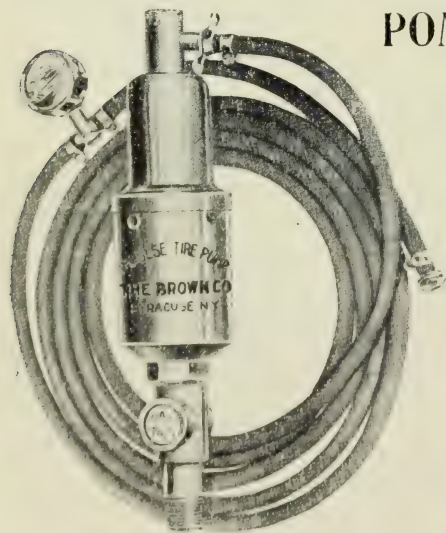
Del medesimo sistema, ma con insignificanti modificazioni, vengono pure costruite batterie speciali per l'illuminazione delle vetture ferroviarie, e più di 120 000 elementi si trovano in servizio presso le Ferrovie dello Stato. Un buon numero di batterie vennero pure fornite a parecchie Società Tramviarie d'Italia.

La fabbrica Hensemberger, costruisce inoltre accumulatori trasportabili in recipienti di celluloide, che hanno testè raggiunto il massimo sviluppo per l'adozione che viene ormai fatta generalmente degli stessi per l'illuminazione delle vetture automobili e per l'accensione dei motori a scoppio.

L'ULTIMA NOVITÀ AUTOMOBILISTICA.

L'ultima espressione dei passi da gigante e dei progressi fatti dall'industria automobilistica in questi ultimi anni è senza dubbio il nuovo modello 1912 delle ormai famose vetture Hupmobile, di cui riproduciamo il *cliché*.

Questa macchina, munita di un motore monobloc a lunga corsa, sviluppa una forza di 32 HP, e presenta nel suo assieme tutto ciò che si può desiderare in un'automobile, sia per forza, bontà di materiale, economia d'esercizio e bellezza di linee. Dotata di tre velocità e marcia indietro troviamo in essa il magneto Bosch, il carburatore Zenith, la frizione a dischi, la tramissione a cardano. Dippiù questa macchina ha, tanto per gomme quanto per benzina, un consumo minimo.

L'Agenzia Generale per l'Italia, Via Nazionale, 4, Roma, invia il catalogo gratis a chiunque ne faccia richiesta, e nessun interessato nell'automobilismo dovrebbe fare a meno di studiare questa nuova vettura lanciata sul nostro mercato. Non c'è alcuna macchina che regga il confronto dell'Hupmobile, quando si consideri la sua potenza, la sua velocità specialmente in salita, la bontà intrinseca e insuperabile dei suoi organi, l'eleganza della sua carrozzeria, ed il suo prezzo che non è che di L. 6800.

POMPA AUTOMATICA BROWN PER PNEUMATICI.

Gli automobilisti saranno ben lieti di sapere che si è alfine costruita una pompa veramente automatica, la quale inserita sul motore al posto di una candela, riempie i pneumatici in due o tre minuti, di aria fresca. Tutti sanno che, se i pneumatici non sono pompati alla pressione voluta, si consumano molto più rapidamente, ed è anche chiaro che è assai difficile che lo chauffeur possa ottenere, malgrado i più faticosi sforzi dei suoi muscoli, la pressione voluta coll'ordinaria pompa a mano.

La pompa Brown, semplicissima, è munita di un manometro che indica la pressione voluta e rimpiazza con grande vantaggio le bombe d'aria, pesantissime ed inconvenientissime. Essa non pesa che poco più di due chili, ed è più piccola di una pompa ordinaria a mano.

L'Agenzia Generale per l'Italia: Hupmobile, Via Nazionale, 4, Roma, spedisce il catalogo, gratis, su richiesta.

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano.

Assemblea generale dei Soci
del 31 Marzo 1912.

Alle 15,20 il Direttore Generale comm. JOHNSON dichiara aperta l'Assemblea, e rivolge ai Soci le seguenti parole:

Ancora una volta ho l'onore di dichiarare aperta l'annuale assemblea dei soci del Touring Club Italiano. Ma quest'anno mi pare di non poter esimermi dal fare un confronto fra le circostanze nelle quali tenevamo, diciassette anni sono — la nostra prima assemblea, nell'aprile del 1895 — e quelle nelle quali ora ci riuniamo.

Allora l'Italia nostra trovavasi in mezzo alle incertezze ed alle inquietudini di una impresa africana, che pesò per tanti anni sul nostro sentimento nazionale; ed ora l'Italia con uno slancio, una concordia, con vigore fattivo che è di gioiosa meraviglia a noi stessi, scrive col sangue dei suoi prodi una pagina di storia degna delle sue più splendide tradizioni, dei suoi più sacri diritti, delle sue più alte idealità.

Vada dunque — prima che noi proseguiamo nei nostri lavori — vada il pensiero, vada il saluto nostro, il saluto dei centomila soci del Touring, sulle rive vittoriose del rivendicato mare nostro, vada ai gloriosi eroi caduti, ai valorosi combattenti, che il sentimento del dovere e l'amore della Patria hanno servito e servono con tanto animosa energia d'intelletto e di cuore, esplicando essi con le armi quei principii stessi di civiltà, di progresso, di umana conquista rigeneratrice, che sono nel programma eminentemente italiano della nostra grande Istituzione! (*applausi*).

Ed ora, che ai fratelli cari lontani, precursori ...lle terre di Libia delle idealità che sono le nostre, ...bbiamo rivolto il saluto del cuore, piaccia ai signori Soci, qui convocati, a norma dell'art. 33 dello Statuto sociale, di nominare il Presidente dell'Assemblea.

Viene acclamato nella persona del comm. GOLDMANN. Questi ringrazia vivamente l'Assemblea per la cortese designazione e accetta con gratitudine l'incarico.

Il verbale dell'Assemblea del 1911, nessuno facendo opposizione, viene approvato.

AVV. LONGONI. Osserva che fu sospeso l'invio della *Rivista* ai Soci che non hanno pagato la quota a tutto il 15 Gennaio. L'art. 15 dice che a tutti quelli che non avessero effettuato il pagamento in quel termine il Consiglio farà pervenire una ricevuta per l'ammontare della quota annua aumentata delle spese, ecc., ecc. Siccome questo non è ancor stato fatto, crede opportuno risulti a verbale. Parecchi Soci possono così non essere stati edotti della convocazione dell'Assemblea.

Comm. BERTARELLI. L'avviso di convocazione è stato pubblicato nella *Rivista* a norma dello Statuto (art. 30), oltre che su tutti i giornali di Milano e in molti di fuori. E' vero che lo Statuto prescrive che si mandi a richiedere il pagamento con una ricevuta; ma questo non dimostra affatto che si debba continuare l'invio ai Soci, che dal 15 Gennaio in poi si possono considerare morosi — invio che da quel momento diventa indebito perchè non pagato, di ciò che al Sodalizio costa direttamente e pesa sul bilancio (*bene*). E' questo il motivo per cui si sono sospesi gli invii, dal giorno in cui i Soci sono dallo Statuto dichiarati morosi: questo in linea di diritto. In linea di fatto, *tutti* i Soci in grado di intervenire all'Assemblea, cioè quelli in regola, hanno ricevuto il numero della *Rivista*, colla convocazione.

AVV. LONGONI. Insiste nel sostenere che anche i Soci morosi abbiano diritto ad avere la *Rivista*, perchè il Touring possa richiedere il pagamento della quota arretrata.

PRESIDENTE. Nota che il comm. Bertarelli ha già risposto esaurientemente e dà la parola al Consigliere Segretario cav. Vigliardi Paravia, che legge la seguente relazione morale ed economica sull'andamento del Touring nel 1911:

Nell'accingerci alla consueta relazione morale e finanziaria, la nostra mente si fissa quest'anno, come certo quella di tutti gli amici del Touring, sopra due fatti caratteristici nella loro semplicità: il Sodalizio ha toccato i centomila Soci e il patrimonio è salito a un milione di lire.

Queste due espressioni numeriche sintetizzano la nostra forza morale e materiale: la coesistenza in opportuna proporzione e in larga misura delle due leve possenti, necessarie per svolgere efficacemente un programma.

E' bene, almeno una volta l'anno, nell'occasione del Bilancio, di riassumere il lavoro fatto, perchè i Soci possano giudicarne col voto; è doveroso di indicare loro in pari tempo la via che il Consiglio ritiene di percorrere nell'avvenire più immediato, perchè essi possano sorreggerlo o correggerlo.

La Relazione dei Sindaci — ai quali rendiamo omaggio come a solerti critici dell'opera nostra, nell'ambito delle nostre funzioni — vi riassume la soddisfacente situazione finanziaria, la quale rappresenta in via assoluta e anche relativa una serie di massimi nei risultati raggiunti.

Le singole assegnazioni di bilancio riguardanti sviluppi di servizi, sono in generale aumentate quest'anno d'importanza in proporzione pari al numero dei Soci o maggiore. Qualcuna di queste cifre, però, che figura quasi insignificante, pur riferendosi a manifestazioni di primissima importanza quali l'intervento a Torino del T., la Crociera Motonautica, il turismo invernale a Madesimo, merita un'interpretazione.

Ognuna di queste iniziative ebbe un'amministrazione propria, che seppe finanziarsi da sè. Il bilancio generale non presenta che le piccole somme del proprio contributo complementare.

Vorranno i Soci anche osservare che, se la riserva per la fluttuazione dei nostri fondi pubblici di patrimonio, fu quasi esaurita dal ribasso di questi nel 1911, noi potemmo già da ora ricostituirla stanziando per essa 40 000 lire.

Le attività sociali si possono raggruppare con estrema semplicità in modo che ne risulta chiaramente l'effettiva solida loro consistenza.

Infatti i valori pubblici, il numerario in Cassa o alle Banche, i depositi cauzionali, cioè in sostanza le specie sonanti o liquide ammontano in cifre tonde a .... L. 1 464 683,84
— le spese anticipate pel 1913 a » 73 072,14
— le esistenze di magazzino a . » 48 539 —
— i crediti a .... » 67 807,18

Le cifre soggette ad apprezzamenti si riducono quindi ai soli magazzini e crediti. Queste attività furono valutate con estrema prudenza.

La corrispondenza e le spedizioni postali sono sempre un grande lavoro al T. Basti dirvi che furono spediti nell'anno circa 2 634 000 pieghi. Le lettere e cartoline propriamente dette furono circa 500 giornalmente in arrivo, e poco meno di altrettante in partenza.

La corrispondenza coi singoli soci per motivi non d'ufficio, cioè lo scambio di idee, dimostra la larga collaborazione, l'interesse dei Soci all'andamento sociale, il desiderio di rendersi utili, e attesta generalmente il loro pieno consenso nell'indirizzo seguito. I suggerimenti avuti ed in genere le tendenze varie sottoposte alla Direzione o al Consiglio, ebbero obbiettivo esame; e ogniqualvolta si credettero di interesse generale, non si mancò di approfittarne.

Complessivamente la grande fiducia nelle sorti morali e finanziarie del Sodalizio è dimostrata, oltre che dal confortante aumento dei soci annuali, dalle associazioni quinquennali e dalle vitalizie.

Sia però lecito al Consiglio di augurarsi in questo campo un maggior movimento. Non sembra proporzionato all'attuale compagine sociale il contare soltanto il 5 % di soci vitalizi, tenuto conto sopratutto che il passaggio da socio annuale a vitalizio si fa solo con 90 lire, anzichè con 100.

Il Consiglio spera dunque in un maggior incremento di questa branca del consolidamento sociale. Anche la propaganda per accrescere il numero dei soci annuali deve essere intensificata. Questo il vero e più grande e simpatico contributo di attività che ciascuno di voi può portare all'opera del vostro Consiglio.

* * *

Nel campo delle pubblicazioni l'anno fu fecondo.

La Carta d'Italia si avvia gloriosamente al suo compimento. Essa ha conquistato al nostro Sodalizio un titolo che il turismo internazionale gli riconosce pienamente. Essa ha altresì avuto un'apprezzabile influenza benefica nella coltura geografica popolare, poichè ne sono stati diffusi fino ad ora circa tre milioni e mezzo di fogli.

Nel 1911 ebbe poi la sua sanzione ufficiale da un fatto derivato dai nostri studi per essa. Ciò accadde in maniera di nostra grande soddisfazione, perchè associò direttamente, sia pure in modesta misura, l'opera del Touring a quella della cartografia ufficiale, di cui già il nostro Paese ha tante ragioni di onorarsi.

La Memoria pubblicata da noi nel 1908 sugli studi fatti per la toponomastica del 250 000 del T., fu il punto di partenza per l'Istituto Geografico Militare, per ottenere dalle Superiori Autorità una riforma già da esso da lungo tempo desiderata, nella toponomastica delle sue Carte.

Un esperimento fu fatto da una Commissione nel 1909 per incarico del Ministero della Guerra, disponendo delle forze del Touring e dei suoi metodi per un lavoro preliminare a quello dell'Istituto Geografico Militare. I suoi risultati furono tali da indurre a stabilire il lavoro con carattere definitivo e metodico per l'intera Carta d'Italia, sul 25 e il 50 m. Lavoro, come si comprende, colossale. Con reale decreto 11 maggio 1911, fu perciò confermata la nomina di una Commissione costituita presso l'Istituto Geografico Militare, per la toponomastica della Carta d'Italia, composta del Tenente Generale Porro, Presidente, del Capo Topografo dell'Istituto Geografico Militare, cav. Crivellari e del nostro Vice Direttore Generale. Questa Commissione si valse largamente dell'opera del Touring e al 31 dicembre 1911 aveva già esaminati ben 125 000 vocaboli della Carta d'Italia. Il Consiglio del Touring è orgoglioso di questa collaborazione del Sodalizio ad un lavoro di interesse nazionale ed esprime la sua riconoscenza al Ministro della Guerra, alle Autorità Militari, ed in particolare all'Istituto Geografico Militare, che vollero apprezzare con benevolenza il suo volonteroso contributo.

La pubblicazione delle Guide Turistiche Ferroviarie ebbe un largo svolgimento nell'anno decorso. I Soci ricevettero il *Piemonte* e i due volumi della *Sicilia*.

Il *Piemonte* fu poi completato da « *Torino-Esposizione* », che si vide tra mano a un infinito numero di visitatori della grande mostra internazionale.

Una intiera serie di Annuari, il 16° *Annuario Generale* - l'8° dell'*Automobilismo* - il 2° dell'*Aeronautica* - il 1° degli *Sports Invernali* - venne in parte inviata ai Soci gratuitamente, in parte posta a loro disposizione a prezzo insignificante, a scopo di propaganda. Questi Annuari si presentano in apparenza modesta, e non possono certo aspirare ad una lettura continuata, ma essi sono nondimeno opere di consultazione del massimo interesse, completamente originali.

Sono, insieme, 2708 pagine di una densità quale maggiore non si potrebbe ottenere. Essi rappresentano un'organizzazione poderosa, la quale si svolge tacitamente accanto alle altre, quasi frutto che maturi senza fatica. Ma lo sanno Consoli, Enti pubblici e privati, collaboratori ed autori quale ingente somma di lavoro essa rappresenti.

Una pubblicazione che riscosse un particolare plebiscito di simpatie è « *Il Bosco, il pascolo e il monte* ». Il T. intuì il momento psicologico dell'interesse nazionale per il formidabile problema delle foreste, si pose con slancio in intimo rapporto con una tendenza che chiedeva e meritava soddisfazione, ed è sicuro di far bene continuando in questa santa propaganda.

Per la Crociera vide pure la luce un volume di studi importanti, di competenti e di illustri uomini.

Per la navigazione pubblicammo pure, in collaborazione col Comitato locale per la navigazione interna, la monografia descrittiva « *Adda* » ed un'altra ne è in corso, dal titolo « *Il Naviglio della Martesana* ».

Il nostro Consorzio per le Segnalazioni Alpine eseguì pure N. 22 nuove segnalazioni, ripubblicando in nuovi opuscoli le segnalazioni già fatte.

La Commissione per il Miglioramento Strade distribuì ai tecnici e cercò di far valere presso i Corpi competenti i seguenti lavori: « Atti del Convegno Nazionale della Strada »; « Studi e proposte sulle strade vicinali »; « I temi proposti e discussi al II Congresso Internazionale della Strada »; « Memoria sui passaggi ferroviari a livello »; « Memoria sulle unificazioni delle segnalazioni stradali »; « Memoria sul trasporto e sull'impiego dei materiali da massicciata in Italia ».

La Commissione Miglioramento Alberghi distribuì per propaganda in 15 000 copie il fascicoletto intitolato l'« Albergo Modello ».

Finalmente il ciclo delle nostre pubblicazioni si chiude colla *Rivista*.

La nostra *Rivista* conta fra le più apprezzate. Essa si va facendo anche un autorevole organo industriale e commerciale: non essendo asservita ad alcun interesse privato, la sua indipendenza è assoluta e riconosciuta.

Consoci: elencata così, l'attività del T. appare già nel campo grafico degna di attenzione. Essa non ci distolse però da altre forme di lavoro, come stiamo per dirvi.

* * *

Le manifestazioni di propaganda del 1911 furono anzi di gran lunga e più importanti, dacchè il Sodalizio fu istituito.

Esse si imperniano specialmente su tre punti: il primo tentativo di sports invernali su larga scala a Madesimo, l'Esposizione di Torino e la Crociera Motonautica.

La riuscitissima riunione di Madesimo, nei concetti del Consiglio, come fu a suo tempo dimostrato largamente, non ha il solo valore di una riunione sportiva. Suo scopo fu di mettere in luce la possibilità di creare anche nelle Alpi Italiane, stazioni di soggiorno invernali, quali fioriscono un po' dappertutto in Isvizzera, in Savoia e anche in qualche punto del finitimo territorio austriaco. Possiamo qui, anticipando sulla Relazione dell'anno venturo, già accennare anche al grande successo avuto questo anno a Ponte di Legno nello stesso ordine di propaganda, mentre a Madesimo già un principio di vita propria invernale cominciò a manifestarsi.

E' però d'uopo di dire con franchezza, che val meglio dei dannosi lenocinii, che all'infuori di rare eccezioni, sembra che gli albergatori delle nostre Alpi intendano meno di quanto si potrebbe sperare la voce del vero loro interesse. Mentre in questi ultimi quattro anni abbiamo visto organizzarsi in paesi assai prossimi ai nostri, stazioni invernali numerose, modeste, ma perfettamente dotate di *comfort* offerto a condizioni economiche soddisfacenti, le nostre Alpi rimasero deserte, i nostri Alberghi, di cui molti sarebbero situati favorevolmente, continuano a lamentare la brevità della stagione estiva e a non aggiungervi quel tanto che ad essi potrebbe venir di vantaggio da una stagione invernale, attuata con questi stessi mezzi onesti e adeguati di cui l'esempio fortunato è a portata dei loro occhi.

Non sembrino queste parole troppo severe. Dovunque il Touring rivolse direttamente la propria azione, trovò rispondenza intera da parte di albergatori intelligenti. Ma a chi guardi la cerchia alpina, non può non apparire una troppo vasta serie di bellezze deserte, che potrebbero presto venir vivificate da un diverso spirito di bene inteso sfruttamento.

L'Esposizione di Torino ci portò ad un complesso di manifestazioni importanti.

La principale è senza dubbio quella dell'« Albergo Modello ». La praticità di questa propaganda fu grande. I piccoli albergatori di provincia e di montagna videro cose nuove ed interessanti, l'immenso pubblico seppe meglio ciò che ha diritto di pretendere. Da ciò la propulsione al progresso.

La Mostra Stradale raccolse il meglio ed il più moderno dei perfezionamenti e degli studi per la struttura delle strade e la loro manutenzione. Que

sta mostra, col patrocinio della Deputazione Provinciale torinese, noi la mettemmo in valore nel suo giusto ambiente, facendola centro di un Congresso impostato con un criterio preciso di evidente praticità. Più di 150 aderenti, rappresentanti ufficialmente e inviati da tutte, press'a poco, le Amministrazioni Provinciali italiane, si raccolsero colà a discutere su di un terreno così fecondamente da noi predisposto, poichè si trovarono in presenza le due tendenze, amministrativa e tecnica, così spesso in difficile accordo di fronte ai bilanci pubblici.

Torino fu il punto di partenza della Crociera Motonautica, che si svolse con imbarcazioni remiere fino a Pavia e di qui condusse a Venezia una flottiglia di navigli adatti alla navigazione interna, e da Venezia lanciò fino a Roma motoscafi capaci di tenere il mare. Si percorse così la massima via fluviale e tutti i mari italiani attraverso ad una indimenticabile testimonianza di interesse, di affetti, di entusiasmi di tutte le città italiane.

Il significato di questa Crociera doveva, nel nostro concetto, oltrepassare ed oltrepassò i limiti di una semplice esercitazione sportiva. Volle dimostrare l'importanza e la bellezza delle vie fluviali e marittime nostre: la possibilità di estenderne l'uso in grandissima misura, volle risvegliare sensi di amore per quelle acque, che entro terra e intorno alle nostre coste, fecondano le nostre campagne e danno vita ai nostri commerci ed alle nostre difese.

Infine, se terra ed acque formarono gli scopi principali della nostra propaganda, non dimenticammo le vie aeree e col Comitato delle Feste Cinquantenarie organizzammo quel memorabile *raid Parigi-Roma,* che diede la prima meravigliosa dimostrazione della possibilità di lunghi rapidissimi viaggi in aeroplano. Soltanto un anno è trascorso da quell'avvenimento, che allora parve incredibile, eppure quale incommensurabile progresso ha d'allora già compiuto l'aviazione!

* * *

Il Touring esplicò un'azione intensa, per quanto poco appariscente, nell'interesse della circolazione tanto ciclistica quanto, ed ancor più perchè è la più colpita, automobilistica, in tutti i rapporti che esse hanno colla polizia stradale e colle Dogane. Sotto questo aspetto il suo lavoro si concretò nell'intervento con proposte efficaci a conferenze internazionali di Clubs e di Governi, nelle quali andò confermandosi stima ed autorità sempre maggiori.

Furono nell'anno emessi 3200 trittici, e questo numero basta ad indicare quale somma di lavoro si sia intorno ad essi, per diversi motivi, dovuto disimpegnare. Il libretto di circolazione internazionale fu fatto da noi prevalere definitivamente a Parigi recentemente, vincendo i dubbi, specialmente germanici. Ora tutte le rappresentanze autorizzate dell'Automobilismo internazionale cercano di avere l'approvazione dei singoli governi. Quella del nostro ci è già acquisita.

Una minaccia ci viene dalla Svizzera e dalla Francia, quella di sopprimere la liberalissima forma di passaggio alla bicicletta al confine, se il nostro Governo non accorda la reciprocità perfetta. A raggiungere questa reciprocità si opposero dal nostro governo alle nostre attive pratiche già da lungo tempo fatte e ripetute, rifiuti basati sulla situazione complessiva creata dalle leggi fiscali italiane. Noi speriamo sempre di vincere questo ostacolo, ma in ogni caso facciamo voti che il T. C. F. e il T. C. S. facciano opera di fratellanza persuadendo i loro governi della difficoltà della situazione italiana e della opportunità di soprassedere a qualunque rappresaglia.

E finalmente ebbe approvazione dalle Camere la nuova legge di circolazione automobilistica da tempo auspicata a modifica sopratutto del Regolamento 29 luglio 1909 N. 710. Questa modifica fu dal Touring sollecitata, insieme con altri Enti automobilistici autorevoli, con memorie, ricorsi, interviste insistenti, e sebbene la legge approvata (diversa in parte dai nostri desideri) possa dar adito a critiche non indifferenti, massime per aver sovvertito qualche principio generale di diritto, pur tuttavia migliora notevolmente il precedente stato di fatto.

* * *

Ed ora diciamo di un'altra forma di spinta turistica: i concorsi, sotto diversi aspetti e nei campi più disparati.

Un importante Concorso con 7000 lire di premi fu condotto a termine per i materiali di inghiaiamento stradale distinti per provincia. Tema essenzialmente di applicazione pratica. I risultati, ottimi, sono in corso di stampa; formeranno un volume che verrà distribuito gratuitamente fra i tecnici d'Italia provinciali e comunali.

Dalla primavera all'autunno ebbe il suo svolgimento anche una gara d'onore fra le 15 Provincie italiane, che si trovano sul percorso delle due strade, littoranea ed interna, fra Torino e Roma. Scopo, una nobile emulazione per il miglioramento di queste strade, che furono durante l'anno così percorse da turisti italiani e stranieri.

Nel fatto la gara fu viva e vi si interessarono gli Enti amministratori ed i funzionari: in molti luoghi con attività di ottimo augurio. Per molti tronchi si manterranno le migliorie; per gli altri si sarà almeno contribuito a sviluppare l'idea dell'opportunità di una manutenzione più buona: germe che frutterà. La nostra Giuria, nelle sue visite, raccolse anche 100 campioni dei materiali da massicciata usati effettivamente lungo il percorso, che figurarono alla Mostra Stradale di Torino con opportuni raffronti fra il materiale e lo stato dei diversi tronchi, ove questo è usato. Vi facciamo notare, Consoci, il valore di queste preparazioni dell'ambiente tecnico e dell'opinione degli amministratori di strade. L'efficacia loro è generale o almeno larga: non dobbiamo stancarci di proseguire intensamente in questa coltivazione degli organi amministrativi che hanno cura di strade.

Sta per chiudersi un Concorso per un'imbarcazione leggera per il turismo nautico, con 1300 lire di premi. Lo scopo è di procurare un tipo economico e pratico di imbarcazione lacuale, fluviale e di accampamento.

Sta pure per chiudersi un altro Concorso per un pontile d'imbarco per passeggeri, adatto per fiumi a corrente libera, con 1750 lire di premi.

In quarto luogo è da notare un concorso per un sistema di segnalazioni della via navigabile sui fiumi ad alveo mobile, con 1500 lire di premi oltre indennità ai concorrenti per poter esperimentare nel fatto i loro trovati. Sonvi attualmente nel Po, a Cremona ed a Mortizza, 3 modelli prescelti messi in acqua da vari mesi e sui quali si pronuncerà ulteriormente la Giuria.

Nel 1911, insieme alla benemerita Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, attuammo un Concorso di propaganda alla fioricoltura nelle stazioni ferroviarie.

Furono assegnate 6000 lire per lo scopo, di cui 4000 in premi in denaro, oltre a medaglie e diplomi.

Il «Concorso delle Stazioni Fiorite» fu limitato, per motivi finanziari, alle linee fra i confini dello Stato e Torino, Firenze e Roma, ove avevano sede le Esposizioni Cinquantenarie. Il risultato fu ottimo. Centocinquanta furono le stazioni concorrenti.

Nel 1912 il Concorso si rifarà col cordiale intervento morale e materiale anche delle Ferrovie dello Stato. Tutte le linee dell'Alta Italia saranno poste a concorso fra loro, ora che i mezzi finanziari sono alquanto maggiori. E' nostro desiderio che il Concorso si estenda l'anno venturo alle linee dell'Italia Centrale e nel terzo anno a quelle della Meridionale e delle Isole.

Si è costituito in Roma nel 1911 l'Aero Club d'Italia con intervento di fondatore anche da parte del T.

L'istituzione Borsalino per conferenze di propaganda al bosco e al pascolo cominciò a funzionare e furono tenute fino ad ora numerose conferenze.

Il Corpo dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti, divenuto Ente di Amministrazione Statale e nel quale il T., che ne ospita il gruppo che si riferisce alle 28 provincie dell'alta Italia, ha parte diretta, continua ad aumentare di forze ed a consolidare la propria compagine, pur mantenendo quella vivacità e quell'entusiasmo che sono sue caratteristiche.

A questo punto i Consoci si accorgono che, nel parlare del passato anno, si è già in gran parte venuto delineando il lavoro per quello che corre. Tale è il programma nostro: che un bilancio si matura quando già da due, da tre, da più anni sono, almeno in parte, spuntate ed avviate le iniziative, che solo più tardi si allineeranno in cifre.

La Carta d'Italia fu un impegno di bilancio assunto per sette anni, oltre due di preparazione.

Per la *Rivista* e gli *Annuari* si assumono contratti almeno biennali. Certi Concorsi durano due o tre anni e così la pubblicazione di Guide e di opere diverse, come quelle di propaganda per il bosco e per il pascolo che si impianteranno fin da principio per un triennio.

Nè sarebbe possibile in altro modo affrontare opere di lunga lena.

Sono attualmente in corso di esecuzione, seguendo queste lontane preparazioni, l'Annuario Generale, l'Annuario dell'Automobilismo, l'Annuario dell'Aeronautica, l'Annuario di Turismo e Sports Invernali, e ne stiamo meditando un quinto, sul quale riserviamo ogni comunicazione; il «Lazio» (colle Ferrovie dello Stato), il «Bosco contro il torrente», gli 8 fogli della Carta d'Italia spettanti a quest'anno e altre pubblicazioni riguardanti i Concorsi. A principio d'anno si procedette, con celerità che fu notata, alla pubblicazione di una Carta inaspettata: quella della Libia. Di questa, 15 000 copie furono inviate in omaggio al Corpo di Spedizione perchè fossero distribuite agli ufficiali, ai graduati di truppa ed alla Marina.

Con questa Carta ci siamo accinti a cooperare, nell'ambito del nostro programma, alla più stretta colleganza fra la Madre Patria e la nuova Colonia.

E già un certo numero di cartelli indicatori, in italiano e in arabo, da noi mandati, indica le nostre prime strade sul terreno africano e nella *Rivista* demmo passo ad illustrazioni e studi originali che ci apprestiamo a continuare.

La partecipazione nostra alla nuova espansione italiana non è ancora ben definita. Suggerimenti numerosi ed anche autorevoli, ci sono venuti; ma diffidiamo dalle risoluzioni precipitate in questo momento di transizione, sicuri che presto un assetto quasi definitivo, ci permetterà di orientare praticamente i nostri concetti per l'azione del Touring in Libia. Certo questa non sarà tale, come taluni parrebbero volere, da disperdervi forze che trovano già qui urgente impiego, ma sarà viva ed ispirata a far conoscere popolarmente la realtà e le risorse della nuova nostra terra.

* * *

L'esposizione anche sommaria del lavoro fatto durante l'anno, o già incamminato, lascia comprendere a quante collaborazioni il Touring deve l'insieme dei risultati ottenuti.

Gli uomini che la fiducia dei Soci ha collocato a questo posto non avrebbero certo potuto, malgrado ogni buona volontà, compiere la decima parte del lavoro fatto, senza grandi aiuti esterni, di simpatie e di lavoro.

Mai come in quest'anno il vostro Consiglio ne ha raccolto messe così abbondante e preziosa. E mentre esso ringrazia voi, Consoci stessi, dell'appoggio concorde datogli, mentre porge espressioni di grande riconoscenza alle benemerite rappresentanze dirette del Consiglio — Consoli e Delegazione Romana — alle quali tanto deve il Sodalizio e che in mille maniere cooperarono a rendere possibile l'opera di questo con prestazioni di propaganda, di informazioni e di influenze — mentre ricorda le benemerenze costanti, l'attaccamento, la competenza, il disinteresse delle proprie Commissioni, l'attività e la devozione del personale degli Uffici, deve, uscendo dal campo più diretto proprio, esternare il profondo e doveroso sentimento di riconoscenza verso alcuni Enti che in modo particolarissimo l'aiutarono. E, preminenti fra questi, la Commissione Esecutiva dell'Esposizione Internazionale di Torino e il Comitato per le Feste Cinquantenarie in Roma il primo sopratutto per l'«Albergo Modello» e la Mostra Stradale; il secondo sopratutto per la Crociera. Ed è da segnalare l'indimenticabile partecipazione di mezzi e d'opera e di entusiasmo della Marina, quella cospicua di molti Municipi e a coronamento quella del Municipio della Capitale, e di Associazioni come il Rowing Club e il R. Yacht Club. Deve pure il vostro Consiglio fare atto di grande deferenza alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato per le Guide Regionali illustrate, alla Deputazione Provinciale di Torino per il Congresso dei Tecnici e degli Amministratori della Strada; alla Federazione Italiana dei Consorzi Agrari per il Concorso delle Stazione Fiorite; allo Sky-Club Milano per Madesimo, al Comitato bresciano per Pontedilegno.

Notevoli gli appoggi di molti Ministeri, tra cui in particolare quelli di A. I. C. e dei Lavori Pubblici per la Propaganda per il Bosco e per il Pascolo e quelli preziosi della Guerra per Madesimo e Pontedilegno.

E tralasciamo di aggiungere di Enti e privati numerosissimi che con tranquilla costanza, con lavoro che non è che la continuazione — ma più viva e convinta — di quello degli anni precedenti, che hanno sorretta e facilitata l'opera nostra.

Con queste cooperazioni d'ogni classe sociale, d'ogni ordine di autorità e di persone, il T. va sicuramente crescendo le proprie forze.

* * *

Egregi Consoci: E' sembrato al Consiglio, nell'alba del 1911, che l'anno del centomillesimo socio, meritasse la consacrazione di un ricordo, che vi potesse divenir caro. E riceveste la medaglia commemorativa, in cui un'epigrafe magistrale unisce al fascio simbolico di tante volontà il pensiero di un cinquantennio di ricordi patriottici e adombra in due così diversi ordini di ideali lo stesso germe di vigore giovanile.

E' pure sembrato al vostro Consiglio, che meglio non potesse il T. affermarsi nell'alba di questo 1912, se non volgendo con calore la sua azione anche colà, dov'è ora lo spettacolo di quel nobile eroismo italiano pel quale trepidiamo ed esultiamo.

Così il T. come sempre palpita e spera colla Nazione. Così sentiamo noi tutti l'incitamento a perseguire l'opera morale e materiale del Sodalizio, entro il campo preciso del suo programma, per l'esaltazione della nostra amata Patria.

(*Applausi vivissimi*).

BERTARELLI: Aggiungo poche parole alla Relazione, per dare notizia ai Soci di un fatto avvenuto all'ultimo momento e che quindi non ha potuto trovar posto nella relazione.

Un gruppo di cittadini ha avuto un'idea geniale, opportunissima a nostro giudizio, specialmente in questo momento della vita italiana, quella di costituire una Lega Aerea Nazionale.

Come la Lega Navale cura da un punto di vista patriottico di diffondere con ogni possa il vasto e complesso concetto dell'importanza che ha sotto ogni sua forma lo sviluppo della potenza navale, così una Lega Aerea Nazionale deve proporsi di concorrere alla potenza aerea dell'Italia, favorendo i progressi della navigazione aerea e suscitando sul Paese l'interesse necessario.

Il gruppo di cittadini promotore, pur da tempo agitando questi propositi — ormai sotto la pressione degli attuali eventi e delle necessità nazionali, dell'incalzare delle conquiste e degli esempi dell'estero ove la preparazione sta per attingere tal grado di emulazione che ai ritardatari sarà impossibile uguagliare o seguire — sentì che nonostante la larghezza delle adesioni e degli appoggi assicuratisi potesse e dovesse intervenire l'autorità tradizionale e l'influenza del T. C. I. a sanzionare, ad integrare e quasi ad unificare il complesso delle attività e degli sforzi che sono da chiedere alla volontà nazionale. Questo intervento fu perciò chiesto al Consiglio del T.

E questo fu lieto di accordarlo. Trattasi di una Associazione a vasta base, a piccole quote annue popolari, che potrà interessare tutte le classi sociali a quel progresso meravigliosamente rapido delle comunicazioni aeree e delle loro svariate applicazioni, che noi tutti sentiamo aver posto il mondo intiero sulla soglia di una trasformazione, paragonabile a quella che si verificò all'avvento delle ferrovie, della navigazione a vapore, delle applicazioni elettriche. Guai a quella nazione che si troverà in ritardo di fronte a questo nuovo fervore dell'ingegno umano, di cui non ci è neppure dato in questo momento di prevedere lo sviluppo e le conseguenze!

Ben venga dunque una Lega Aerea Nazionale che metta in un fascio tutti quelli che modestamente, ma convintamente vogliono cooperare col pensiero e con l'obolo a tener sveglio lo spirito pubblico di fronte ai nuovi e grandi problemi delle vie aeree.

Il Touring patrocinerà il nuovo Sodalizio. Questo che è il suo intendimento, vi viene oggi comunicato in via breve perchè si stanno in questo momento

ultimando pratiche tali da dare una base solida di larghe simpatie alla nuova Associazione. Questo vi basti sapere, che noi vogliamo acquisire all'Ente che sorge, prima ancora che l'appoggio individuale delle migliaia di Soci che lo dovranno formare, quello degli Enti e delle Associazioni che già si occupano in Italia di aeronautica e di aviazione. Già ieri sera, edotta della cosa, l'Assemblea della Società di Aviazione sedente in Milano emetteva un voto di plauso e di cordiale incoraggiamento, e ci pervennero saluti augurali dal colonnello Moris, Direttore del servizio aeronautico, dall'on. Montù, Presidente della Società di Aviazione Torinese, dal marchese Ferrero di Ventimiglia — e in questo momento posso già dirvi che è maturato questa mattina stessa un altro appoggio di inestimabile valore morale e di una cospicua importanza materiale — cospicua dico — che darà senz'altro alla L. A. N. slancio e forza.

Consoci, salutate la L. A. N. nel nome del progresso e del paese nostro!

(*L'Assemblea applaude lungamente*).

PRESIDENTE. Il plauso con cui l'Assemblea ha accolto questa comunicazione dimostra ad evidenza l'entusiasmo che ha suscitato. L'opera del Touring anche in questo campo sarà degna del suo passato e del suo avvenire.

Dott. rag. LUPORINI. Crede di interpretare il pensiero dell'Assemblea leggendo e proponendo quest'ordine del giorno: « L'Assemblea Generale Ordinaria del T., udita la relazione del Consiglio confortata dalle più ampie illustrazioni, tributa caldo e sentito plauso al Consiglio di Amministrazione e a tutti i dirigenti che con modernità di intenti e opera illuminata e assidua hanno saputo costituire del T. una mirabile quanto poderosa istituzione che onora l'Italia nostra e che l'Estero ammirando ci invidia ». (*applausi vivissimi generali*).

Rag. CREPALDI. Propone che l'Assemblea voglia prendere atto della relazione dei Sindaci già pubblicata, cosicchè la discussione possa avvenire contemporaneamente sulle due relazioni, intimamente connesse.

Il PRESIDENTE mette ai voti la proposta, che nessuno opponendosi, è approvata.

CREPALDI. Fa eco alle frasi con cui nella relazione è salutato l'entusiasmo di sacrificio e la virtù eroica dei nostri fratelli combattenti in Libia (*applausi*).

Si associa al plauso dell'Assemblea per la costituzione della Lega Aerea.

Entra poi nelle raccomandazioni e proposte che ha creduto opportuno avanzare nell'interesse della floridità sempre maggiore della nostra Associazione.

La relazione elaborata e chiara con la quale il Consiglio ha esposto tutta l'opera sua, non perderebbe nulla della sua importanza, anzi assai meglio preparerebbe la discussione dell'Assemblea, se il Consiglio credesse di stamparla preventivamente nella *Rivista* che convoca l'Assemblea; essa sarà così più interessata e meglio illuminata di sano spirito di critica.

Poichè un bilancio si approva anche e specialmente in seguito alle dilucidazioni che in sede di discussione si fanno, fa formale proposta che si riserva di formulare in un ordine del giorno, che il bilancio consuntivo del nostro esercizio sociale possa essere nel nostro *Bollettino* esposto con qualche fregio di particolari.

Un'altra proposta fa in sott'ordine l'oratore: l'azienda del T. sotto il punto di vista materiale si sottrae alla opportunità e alla possibilità della predisposizione di preventivi; ma è forse però opportuno, che avvicinandosi il nuovo periodo di vita sociale, verso l'ottobre o il novembre, possa se non in cifre, almeno in concetti generali, essere esposto il programma del T. per l'anno nuovo, programma morale assai più che finanziario.

Vi è un'altra questione sulla quale richiama l'attenzione dell'Assemblea. Abbiamo un tassativo disposto dello Statuto che dà facoltà al Consiglio e al Collegio dei Sindaci in carica di provvedere a completarsi, quando per malattia o per dimissioni venga a mancare qualche membro. Veda la Direzione del T. di studiare se non sia possibile, di introdurre o con una riforma di Statuto o con quei provvedimenti che si credano del caso, questa iniziativa, che del resto è già usata in molte altre associazioni, cioè che non il Consiglio e non i Sindaci automaticamente possano completarsi, ma che questo possa essere fatto con voto di assemblea nella sede di votazione, cioè che, votandosi per la nomina di Consiglieri e Sindaci effettivi, si voti anche per la nomina di Consiglieri e Sindaci supplenti, che completino appunto questi collegi in caso di mancanze.

Rag. GAVIRATI. Si associa al preopinante perchè la relazione sia distribuita in precedenza a tutti i Soci. Ricorda che in una precedente Assemblea fu votato che il T. dovesse avere una sede propria, degna della sua storia e del posto che oggi occupa non solo in Italia, ma nel mondo intiero. Domanda se questa proposta, che allora fu approvata all'unanimità, sia stata dimenticata o solamente messa da parte per attendere il momento opportuno.

RONCHETTI. Chiede che sia fatto, alla fine della sua pubblicazione, un indice completo di tutti i nomi contenuti nella Carta d'Italia al 250.000.

BIANCHINI. Espone la proposta avanzata altre volte, di fare cioè dell'Assemblea del T. una assemblea di delegati che rappresentino le singole regioni d'Italia, od almeno, per rendere quest'Assemblea annuale più viva e più interessante, il trasporto di anno in anno in una sede diversa, in una cioè delle principali città d'Italia. Essa assumerebbe una importanza ben più nazionale di quello che non abbia questa, che non è in fondo che una Assemblea dei Soci del Touring di Milano o delle città vicine. Crede che questo sarebbe un mezzo di propaganda notevole. Vorrebbe una medaglia speciale per i Soci che riacquistino al Sodalizio un socio che ne sia uscito.

Per aumentare il numero dei Soci, ripete una proposta che la Direzione non ha altra volta accettata: l'istituzione di una tassa ridotta per i membri di una medesima famiglia, senza diritto alle pubblicazioni.

L'ultima domanda riguarda la comprensione della Corsica nella Carta al 250.000.

DI MAJO. Domanda quando il T. avrà una dignitosa e maestosa sede propria.

ARTURO PERONI. Raccomanda la pubblicazione della Relazione nella *Rivista* che porta l'avviso di convocazione dell'Assemblea. Desidera avere schiarimenti intorno alla questione dell'introduzione delle biciclette dalle frontiere. Porta una parola di lode al Consiglio per il concorso che ha indetto pei pontili mobili sopra i fiumi e domanda ne siano fatti esperimenti anche sui laghi.

Torna poi sulla questione dell'eleggibilità dei Consoli. Crede che le qualità ricercate attualmente nei Consoli verrebbero rafforzate dalla riforma ch'egli propugna, nel senso di lasciare che i Soci, localmente divisi in varie circoscrizioni per tutta Italia, avessero ad eleggere i proprii Consoli proponendo al Consiglio delle terne per la scelta. Un altro modo, sarebbe la coesistenza di un rappresentante elettivo e di un altro nominato dal Consiglio Direttivo.

Quando i Consoli fossero elettivi, tra il Consiglio Direttivo e i Soci potrebbe esservi un Consiglio Generale dei Consoli, il quale dovrebbe essere quasi come un Consiglio Comunale, di cui la Giunta sarebbe il Consiglio Direttivo. Riassumendo, fa una « Proposta di studio e eventuale nomina relativa di una Commissione per la riforma delle elezioni locali alle funzioni di Consoli ».

PRESIDENTE raccomanda agli altri oratori la brevità.

BORELLA. Nell'interesse degli impiegati del T. già altre volte si fece un voto per un trattamento di pensione per essi. Oggi ripresenta tale proposta. Al T. C. I. vi sono impiegati, alcuni da moltissimi anni, che lavorano senza avere la speranza di poter migliorare la loro condizione.

Soggiunge che bisognerebbe che il Consiglio provvedesse ad un organico che contenesse i doveri sì, ma anche i diritti degli impiegati, onde non possano verificarsi casi, come si verificarono ultimamente, di impiegati sacrificati senza loro colpa.

ABATI. Desidera che la redazione del verbale delle Assemblee sia più estesa.

Osserva che ha visto delle guide regionali illustrate ferroviarie con l'indicazione che sono fatte dalle Ferrovie dello Stato, senza l'indicazione del concorso del Touring e domanda di ciò spiegazione.

Desidererebbe sapere a che punto siano gli studi per un nuovo corso di pubblicazioni una volta finita la Carta d'Italia; rinnova la raccomandazione dell'anno scorso perchè siano riprese quelle monografie turistiche stradali redatte dal comm. Bertarelli molti anni sono, che furono molto apprezzate.

Chiede che vengano per comodità elencate nel-

l'*Annuario* in rubrica speciale le facilitazioni delle ferrovie, navigazione, ecc., cioè di carattere generale.

Rag. RAMPONI. Si associa alle proposte Crepaldi. Rileva che il rendiconto amministrativo è esposto in modo eccessivamente riassuntivo; l'importanza di certe appostazioni merita maggiore ampiezza.

« Propone che negli uffici del T. C. I. sia esposto in modo permanente con facoltà illimitata di consultazione l'elenco ufficiale dei Soci con i rispettivi indirizzi ».

DIANESE. Raccomanda venga affrettata la pubblicazione per quanto è possibile, del foglio della regione del Friuli della Carta d'Italia al 250 000.

CREPALDI. Legge e presenta l'ordine del giorno da lui concretato:

« L'Assemblea del T.C.I., preso atto della relazione del Consiglio sull'andamento economico e morale del Sodalizio e delle proposte avanzate dai Soci in ordine:

a) ad una riforma nel Corpo Consolare;

b) all'istituzione di Soci a quota ridotta (componenti di una stessa famiglia;

c) ad una riforma nel modo di pubblicazione della relazione consigliare e sopratutto dei Conti Preventivi e Consuntivi;

d) ad una riforma nel modo di compilazione del Consiglio Direttivo e del Collegio dei Sindaci;

e) alla costituzione di un fondo pensioni per gli impiegati del Sodalizio;

Ritenendo che tali proposte, tutte in massima opportune ed utili all'incremento del Sodalizio, si connettano strettamente ad una riforma dello Statuto Sociale;

Dà mandato alla Direzione del T. C. I. perchè in unione al Presidente dell'Assemblea ed ai Soci presentatori delle singole proposte suelencate e tenuto calcolo della discussione, studi, concreti e riferisca ».

LUPORINI. Esprime avviso che non debba accogliersi la raccomandazione o proposta del socio Peroni intorno alla nomina dei Consoli, per un motivo costituzionale e anche di opportunità. Anzitutto costituzionale, perchè quando l'Assemblea Generale dei Soci ha nominato il proprio Consiglio Direttivo non può una frazione del corpo sociale nominare un altro Ente, il Console, che abbia delegate delle funzioni di direzione. Non sembra poi opportuna, perchè i Consoli hanno funzioni direttive e esecutive, e quindi devono in certo modo esercitare questa loro attività in armonia col Consiglio Direttivo. Ora, quando il Console sia nominato da una frazione locale del corpo sociale, non si può garantire che egli opererà davvero in armonia di intendimenti col Consiglio, che è emanazione diretta dell'Assemblea. E da un punto di vista pratico, quando la *manus longa*, così com'è costituita dal nostro Statuto è stata sufficiente per dare alla nostra Associazione quello splendore che tutti le riconoscono, non si vede la ragione di una modificazione così sostanziale e pericolosa.

LOCATELLI. Crede che, ora che il T. ha raggiunto un notevole benessere, potrebbe permettersi il lusso di abolire almeno alcune forme di pubblicità dalle sue pubblicazioni.

Crede opportuno che il Touring esponga negli uffici doganali di confine una copia del foglio di quelle regioni.

Dott. SÈGRE. Desidera sapere perchè si aumenti il patrimonio sociale.

Rag. RAVIZZA. Fa proposta di nominare una Commissione che abbia a fare in modo di sostituire con termini italiani i vocaboli sportivi che attualmente si usano e presenta analogo ordine del giorno.

LONGONI. Si associa alla proposta Borella, il quale l'ha basata più che altro sul punto di vista materiale. Vorrebbe insistere sul lato morale per un fatto che si è verificato ultimamente in occasione di due furti al Touring. E' stato preso dalla Direzione un provvedimento, in merito al quale non intende entrare. Secondo il suo avviso è stata cattiva la forma ed il modo con cui il provvedimento è stato preso, inquantochè pure non avendo la P. S. avuto nessun sospetto su nessuno, la Direzione ha licenziato alcuni inservienti con una lettera firmata dal commend. Bertarelli, che dice « che il provvedimento era stato preso appunto perchè al T. non si erano scoperti gli autori del furto ». Ora, se non sono stati scoperti gli autori del furto, perchè si licenziano delle persone sulle quali non può stare il sospetto? Non solo, ma quello che è più grave, è stato il fatto che siccome una di queste persone come era suo diritto, si è mossa e ha cercato di tutelare il suo interesse e il suo onore, si è verificato il caso che il capo degli uffici gli ha rilasciato a sua volta una lettera che contrastava completamente con la lettera della Direzione, in quanto « si riconosce la perfetta rispettabilità dell'individuo, » e quindi indirettamente veniva a sconfessare l'opera della Direzione.

Prende quindi la parola per rispondere ai varii oratori il comm. Bertarelli.

BERTARELLI. Se l'Assemblea permette io vorrei invertire ed in parte cambiare l'ordine delle risposte perchè talune mi si presentano facili da sbrigare; altre meritano una maggiore considerazione nei rapporti della loro importanza generale e qualcuna, specialmente la prima a cui vorrei rispondere, sgombra il terreno da osservazioni affatto immeritate per il Consiglio. Io non voglio qui rilevare l'intonazione che l'avv. Longoni e qualche altro che sta intorno a lui ha creduto di adottare, per fare delle osservazioni delicatissime sulle quali forse sarebbe stato meglio e più opportuno non si fosse toccato, nell'interesse stesso di quelle persone alle quali essi dicono di voler giovare. A ogni modo è una questione che devesi riguardare affatto obbiettivamente; ma non posso non protestare contro le parole con cui il socio Longoni ha voluto esporre un fatto di dettaglio, che ha però un carattere delicatissimo. Egli ha parlato di una contraddizione tra una lettera del Segretario Generale e una lettera firmata « Bertarelli ». Quando una lettera della Direzione o del Consiglio ha sopra alla firma la qualifica del posto che la persona occupa nella Direzione, è la Direzione responsabile, e non la persona. Non è dunque « Bertarelli » che ha scritto la lettera, ma la Direzione ed il Consiglio. Questo non è far gravare sugli altri membri della Direzione una responsabilità qualsiasi, ma è semplicemente detto per rendere più obbiettiva questa risposta. Non c'è nessuna contraddizione tra la lettera del Segretario Generale e quella della Direzione; non è vero affatto che sia stato detto che la Direzione ha licenziato quelle persone perchè la Questura non ha scoperto i ladri. Il fatto è semplicemente questo: alla chiusura della sede del T. alla vigilia di Natale, quando tutti gli impiegati se ne andarono, doveva essere, tutto quanto ha carattere di valore, versato, come di consueto, nella cassa forte di sicurezza, la quale è anche assicurata contro il furto. Nessun valore può rimanere nei cassetti, tranne quelli che eventualmente rimangono dopo che la cassa centrale è chiusa; e siccome si tratta dello spazio di circa mezz'ora di tempo, non vi è mai gran che; poi resta fuori quello che viene incassato nella mattina della domenica o di quelle altre feste in cui alla mattina gli sportelli sono aperti, ma la cassa centrale resta chiusa. Ora la festa di Natale restò chiuso tutto, il giorno di Santo Stefano la Sede rimase aperta per mezza giornata. Quando la mattina del giorno susseguente si aperse la sede del T., si trovarono due cassetti scassinati: proprio quei soli cassetti degli unici due impiegati, che potevano avere incassato valori di qualche importanza, perchè devono trattenersi nella mezz'ora dopo che la cassa è chiusa. Si trattava di circa mille lire che erano così scomparse, tra numerario e francobolli: la somma era così forte, soltanto perchè essendosi aperte le iscrizioni alla settimana di Ponte di Legno, si erano ricevuti alcuni versamenti di quote di partecipanti, senza di che la somma sarebbe stata di gran lunga più bassa. La scoperta del furto fu fatta dagli stessi fattorini, precisamente nell'istante in cui aprivano e si mettevano a fare la pulizia. Il furto è stato perpetrato in locale interno, senza effrazione alle chiusure esterne. I locali sono in consegna a uno dei fattorini, il quale dorme appositamente nella sede del T. Sono in consegna di questo fattorino le chiavi; vi sono al T. degli accessi dati solamente ai fattorini, ed è durante la presenza di questi fattorini che avvenne il furto. Esso aveva tutto il caratttere di un furto interno, e venne un dubbio: due ore dopo la scoperta del furto, infatti, quando intervenne il cassiere della cassa principale che è chiusa in un ambiente la cui chiave è consegnata a quelli dei due fattorini che resta là la notte, ma della quale si servono tutti e due per la pulizia, si riscontrò che anche la cassa aveva subito un tentativo di scasso, che fortunatamente era andato a vuoto. Si noti che la porta esterna del locale era

perfettamente chiusa, tantochè non se ne era dapprima accorto nessuno. In queste condizioni era naturale di pensare che se i fattorini non erano responsabili direttamente del furto (e queste responsabilità non potevamo affermare per alcuno), erano però passibili di un grave biasimo per mancanza di diligenza nella sorveglianza. In queste condizioni la Direzione ha licenziato i fattorini, col preavviso dato secondo i termini stabiliti dalla Camera di Commercio, in nessuna maniera accusandoli di furto, ma avvertendoli che questo licenziamento avveniva per la loro mancanza di diligenza nella sorveglianza. Quando uno dei fattorini successivamente domandò una specie di benservito per provvedersi di un nuovo posto in altro luogo, il Segretario Generale rilasciò una dichiarazione nella quale si esprimeva che quella persona non era imputabile del furto. Non vi è dunque nessunissima contraddizione tra le due lettere.

Al socio che ha espresso la speranza che si possa giungere a sopprimere la pubblicità, rispondo che ciò sarebbe desiderabile per l'estetica. La pubblicità ha funzionato, tutti lo sanno, non come un introito ma come un risparmio di spesa. Però, se si può sperare che in un prossimo avvenire si raggiungano i centocinquantamila o i duecentomila Soci, si avrà una riduzione automatica della pubblicità, che in molte occasioni difatti fu già completamente abbandonata, pur avendo solo centomila Soci, perchè l'effettivo aumento nella tiratura delle pubblicazioni, delle spese di carta e stampa anche della parte pubblicità, rende gli introiti illusori e in molti casi non sufficienti a coprire la passività.

Al socio Borella, il quale ha detto che i nostri impiegati « rimangono ai loro posti senza speranza di migliorare la loro posizione », e che si « sono sacrificati degli impiegati senza loro colpa », domando di non portare qui in Assemblea i nomi di questi ultimi, perchè se ne dovrebbe fare forse uno strazio. Non è affatto vero poi che gli impiegati del T. siano senza speranze di miglioramenti; mentre essi danno nella loro generalità la loro attività con amore, come realmente abbiamo attestato nella nostra relazione, ma hanno pure ed ebbero sempre continuamente, secondo i meriti personali, i meritati miglioramenti. E neppure è vero che sia stato votato qualche cosa rispetto alla pensione. Non si parlò mai di pensioni. Sono venute invece delle raccomandazioni, riguardo ad un fondo di previdenza da costituire per gli impiegati.

Sotto questo rispetto diverse possono essere le vedute e diverse le proposte. Ha prevalso finora, poichè la proposta non ci trova impreparati, il riflesso che la nostra amministrazione ha un carattere necessariamente portato dal tipo stesso del Sodalizio, di duttilità, di trasformazione continua, per le continue iniziative che vanno nascendo e trasformandosi e anche compiendosi e cessando. Il Consiglio del T. si è perciò sempre preoccupato, piuttosto che di costituire situazioni più o meno immutabili, che a ciascuno sia dato secondo la sua capacità e secondo il suo merito, e crede di poter affermare che questo sia stato sempre fatto prudentemente ma in maniera soddisfacente.

Ai signori Gavirati e Di Majo risponde non essere esatto che si sia votato senz'altro che il T. dovesse costituirsi una sede propria. E' il Consiglio stesso che ha domandato l'autorizzazione di poter costituire una sede propria, quando non avendo la sicurezza di poter rimanere nei locali di via Monte Napoleone, temevamo un licenziamento, il che ci aveva condotti alla vigilia dell'acquisto di un'area che anche poco ci soddisfaceva. Il proprietario della Sede attuale acconsentì poi ad un prolungamento di affitto, e si sta frattanto nell'attesa di trovare una combinazione conveniente, prima della scadenza del nuovo affitto.

Assicura il socio Ronchetti che l'indice generale della Carta d'Italia è senz'altro in progetto, e farà parte di una relazione che si pubblicherà finita la Carta.

Il signor Abbati desidera che il verbale dell'Assemblea sia pubblicato più in esteso. Riassumendo il verbale nel modo come fu pubblicato negli anni decorsi, crediamo di avere dato la fisionomia esatta di tutto quello che fu detto in Assemblea, tenendo conto dell'importanza delle osservazioni fatte. A ogni modo si terrà nota della sua osservazione.

Circa le guide ferroviarie regionali che sono apparse in due edizioni, l'una coll'accenno al T. e l'altra senza, comunica che ciò è perfettamente regolare. Ed è bene dire qui, della riconoscenza che esse meritano da parte dei Soci del T., perchè quando fu trattata la proposta di fare un lavoro in comune, la D. G. delle Ferrovie dello Stato, pur nelle difficoltà burocratiche che la vincolano, si è associata a noi con sollecitudine che sta a dimostrare in essa grande agilità di pensiero e stima per il T. Ora, nella convenzione fatta in quell'occasione è detto che mentre le Ferrovie di Stato italiane fanno col concorso del T. una edizione sufficiente per i Soci di questi, esse si riservano un'altra edizione puramente a proprie spese, da distribuirsi con criteri proprii delle Ferrovie stesse.

E' stato pure chiesto che cosa si è fatto per « un'idea ». Portare in Assemblea quest'argomento, indica la larga comunione di pensiero che vi è tra una quantità di Soci e la Direzione. Il ricordato articolo di *Rivista* voleva richiamare la opportunità che i Soci si esprimessero circa ciò che il T. dovrebbe fare come pubblicazione geografica turistica, una volta terminata la Carta d'Italia. I Soci avranno già osservato che nel bilancio è impostata da alcuni anni e va crescendo una somma notevole a disposizione della Sezione Strade, per l'impianto di una qualsiasi opera, che non è ancora stato stabilito quale sarà. Le proposte non sono ancora state sottoposte alla Commissione che si deve nominare allo scopo, anche perchè continuano ad arrivarne altre. Ve ne sono di molto curiose, ma la generalità ha un carattere di serietà. Comunque, la cosa non è affatto pregiudicata, nè in questo momento è perciò possibile dire dove cadrà la scelta.

Prendo nota dell'elenco delle facilitazioni generali da inserire nell'*Annuario* per l'anno venturo, quello di quest'anno essendo in stampa avanzata.

Prendo pure nota del desiderio espresso per un bilancio con maggiori dettagli, non senza osservare che vi sono nella esposizione dei bilanci delle regole cui è opportuno attenersi. I bilanci delle grandi Associazioni simili alla nostra, come di enti finanziari ben più importanti del nostro non sono certo più dettagliati.

Quanto al pubblicare l'elenco dei Soci, faccio osservare, da un calcolo grossolano fatto in questo momento, risulta che occuperebbe circa 700 pagine del formato della nostra *Rivista*, una volta che ci fossero anche gli indirizzi; ciò basta a far giudicare della praticità di quella proposta. Noi spendiamo annualmente da dieci a dodicimila lire per rifare gli indirizzi delle nostre pubblicazioni. Questo per dire che un elenco sociale degli indirizzi, rappresenterebbe una spesa enorme d'impianto e di aggiornamento. Il T. C. Francese moltissimi anni fa ha fatto un elenco dei propri Soci e lo metteva in vendita a due lire. Dopo qualche tempo ha dovuto rinunziarvi, perchè essendosi molto sviluppata la materia, divenne tale la mole e la spesa che economicamente non si potè più pensarvi. D'altronde in tutti i casi consimili al nostro, le comunicazioni, le convocazioni e simili non sono mai personali ma avvengono pel tramite dei giornali.

Prendo nota della raccomandazione di provvedere della Carta d'Italia gli uffici doganali di confine, con la riserva dell'ostacolo che potrà essere frapposto dalle disposizioni generali sulla esposizione di carte e cartelli in questi uffici.

Al dott. Sègre, che trova notevole l'aumento del capitale sociale, ricordo che il nostro patrimonio è esattamente bipartito in due mezzi milioni, di cui uno (fondo di riserva) è realmente il solo e vero capitale disponibile, l'altro non rappresenta che l'accantonamento per il mantenimento del servizio dei Soci Vitalizi. Dunque non è che mezzo milione disponibile, che con centomila Soci, costituisce una riserva di cinque lire per Socio, il che non sembra affatto eccessivo. Indipendentemente da questo, il T. che per gli impegni che si assume ha bisogno di un credito in commercio, lo deve anche a questo mezzo milione raccolto con tante pene da una Amministrazione nella quale per 17 anni si sono susseguite persone tutte animate da criteri di economia, manifestatisi in un successivo lento risparmio fatto di sforzi e di cure continue.

Circa la proposta di sostituire nomi italiani ai nomi stranieri negli *sports*, osservo che di fronte alle ottime intenzioni c'è lo stato di fatto accettato. Occorre ricordare che tutti i paesi che si trovano come

noi con una lingua madre propria hanno le stesse difficoltà. Si è persino osservato che il nome della nostra Associazione contiene due parole inglesi. E' verissimo ma oltre le nazioni di lingua inglese, hanno adottato terminologia consimile (Touring) per consimili istituzioni anche l'Austria, l'Argentina, il Belgio, la Danimarca, la Grecia, la Germania, la Finlandia, il Lussemburgo, la Norvegia, la Svezia, la Russia, la Svizzera, la Spagna, l'Uruguay, la Francia. Se tutti questi paesi che hanno una lingua propria da difendere hanno adottato questo termine, è perchè «Touring» e derivazioni hanno un significato complesso e che non ha riscontri.

Così le parole sportive si possono certo in parte sostituire, ma in parte sono già divenute neologismi. Proposte di questo genere sono sempre simpatiche, ma forse non facilmente attuabili. Se qualche neologismo viene tra noi facciamogli buon viso cercando di farne dimenticare l'origine formale con altrettanta italianità di sostanza.

Riguardo alla Carta della Corsica, osservo che quando si trattò di pubblicare la Carta al 250 000, si dovette tener conto delle difficoltà tecniche e finanziarie per cui si credette opportuno allora di limitarla alla parte politicamente italiana. Ora, si studierà se sia possibile di aggiungere la Corsica.

Per il lamentato ritardo del foglio del Friuli osservo che quando ci sono 58 fogli da pubblicare qualcuno deve venire prima e altri dopo. Ma vi sono ragioni di altra indole per le quali si dà una data successione ai fogli, come lo stato di pubblicazione della cartografia esistente per certe regioni, la comodità e facilità di avere informazioni e l'organizzazione di tali mezzi di informazione locale; le esigenze tecniche dell'Istituto Geografico De Agostini, le opportunità finanziarie di combinare anno per anno dei fogli contenenti molta parte di terra ed altri contenenti molto mare, ecc. Si comprende come tutti vorrebbero avere primi i fogli delle loro regioni. Per questo si cerca anche di pubblicare fogli che siano delle due estremità del Paese, per accontentare e una parte e l'altra. Prego pertanto di tenere presenti tutte queste difficoltà, tanto più d'indole generale, e di questa: nei fogli orientali della Carta d'Italia è stata fatta, a cura di quella Commissione di cui si parla nella Relazione del Consiglio, una innovazione importante nella toponomastica. I dati risultanti sono diventati ufficiali da pochissimo tempo ed era poco opportuno che il foglio di Udine fosse pubblicato senza profittare di questo lavoro importantissimo di indole tecnica.

Il signor Peroni per la terza volta risolleva in Assemblea la questione dei Consoli elettivi, malgrado il colloquio avuto coi Sindaci che gli esposero il loro parere contrario, alla istituzione di questi rappresentanti interposti tra i Soci e la Direzione stessa.

Ed un colloquio recente ha avuto con la Direzione, nel quale gli si dimostrò la antistatutarietà ed inammissibilità della sua proposta come era fatta, anche col temperamento che ella propone, perchè non si possono rendere elettivi salvo cambiamento di Statuto dei rappresentanti che lo Statuto dichiara nominati dal Consiglio. Si potrebbe, se mai, nominare degli altri rappresentanti dei Soci. Ma sotto la forma dei «Consoli elettivi», la Direzione deve tornare a ripeterle che non si può capovolgere la base, il fondamento di questo istituto consolare, che è precisamente quello che dà al Consiglio il modo di essere presente in vari luoghi per l'opera di propaganda voluta dallo Statuto. Quindi sorvolo a tutte le ragioni di indole pratica per le quali è molto bene che i rappresentanti di quest'ordine siano sopratutto ausiliari della Direzione, sottratti alle questioni locali e di parte che possono esservi specialmente in piccole località e a tutte quelle altre influenze che possono dar luogo a inconvenienti. Il T. ha poi un carattere nazionale e di diffusione in tutte le classi, sicchè non si saprebbe trovare un sistema di votazione tale da riunire questi individui delle classi più disparate per creare questo nuovo corpo di rappresentanti locali, che possano rispondere a tutti i requisiti necessari.

E' noto che questi requisiti sono diversi da quelli di una volta: una volta il Console era nel fatto, quasi principalmente il rappresentante del Consiglio per salutare ed aiutare i Soci al loro passaggio durante un'escursione. Ma oggi le cose sono sostanzialmente cambiate con lenta evoluzione. La funzione consolare è molto più complessa, proficua per la compagine generale dei Soci. Mi basti ricordare che quell'opera che noi abbiamo accennato nella nostra Relazione, quelle 2708 pagine di *Annuari* che condensano le nozioni di tutto quello che interessa dal punto di vista turistico e sportivo sono frutto di questa rete imparziale di informatori intelligenti e disinteressati, stesa in tutta Italia.

Un tale colossale lavoro — che non è che una parte del lavoro dei Consoli — non potrebbe essere affidato agli eterogenei elementi che nascerebbero, sia pure colla massima buona volontà da indicazioni locali. Esso non può venire che da un corpo omogeneo trascelto con criteri costanti così come si fa.

A coloro che hanno chiesto notizie intorno alla minaccia di contrastare il passaggio delle biciclette al confine, fornisce i chiarimenti intorno alla vertenza esistente fra il T. C. Francese, il T. C. Svizzero e il Ministero delle Finanze italiano circa la disparità di trattamento da questo fatto ai ciclisti Soci di quei Sodalizi, abitanti vicino o lontano dalla frontiera; vertenza dalla quale è scaturita per rappresaglia la minaccia cui si accenna. Ma si ha ragione di sperare che la fratellanza turistica cui si inspirano i nostri rapporti coi due Tourings nominati, e l'azione viva che andiamo svolgendo verso il Ministero delle Finanze con autorevoli influenze possano rimuovere così singolari divergenze internazionali.

Al rag. Crepaldi ed a qualche altro che hanno domandato che la relazione fosse stampata e distribuita insieme coi bilanci, per illuminarli e dare alla stessa Assemblea maggiore interesse, il Consiglio non ha obbiezione fondamentale da fare. Però l'uso di questa pubblicazione è di venire precisamente insieme al bilancio, perchè al bilancio è connessa. Nel caso concreto nostro, la nostra Assemblea ha il particolare carattere di svolgersi in due periodi, cioè l'attuale preliminare consultivo, ed uno deliberativo che segue con la votazione mediante referendum. Ora è certo che questa nostra Assemblea consultiva preliminare, senza far torto a nessuno dei Soci presenti, non ha mai offerto un grandissimo interesse, ad eccezione di quella sola Assemblea nella quale si discusse intorno alle denominazioni della Carta d'Italia, e fu l'unica nella quale si siano manifestati sentimenti che avessero una portata fuori di qui. Ma, perchè non sono interessanti le nostre riunioni annuali? Noi che siamo qui alla Direzione a regolare per corrispondenza gli infiniti rapporti coi Consoli e coi Soci, noi che raccogliamo tutte le voci e i desiderii e i consigli dei Soci, possiamo dire di avere sempre avuto una rispondenza completa e concorde di tutti i Soci, tranne divergenze, assolutamente trascurabili nel senso dell'importanza numerica. E questo fa sì che le nostre assemblee non possono avere questo carattere di vivacità, tranne quando vengono taluni a fare delle questioni personali. Tantochè vi sono altri Tourings, qualcuno anche più forte del nostro, in cui l'Assemblea preliminare assume l'aspetto di una vera accademia. Così è dell'Assemblea del T. C. Francese che si tiene alla Sorbona; ad essa sovente interviene il Presidente della Repubblica e intervengono sempre tutti gli alti dignitari militari e civili, e la cerimonia è una consacrazione del carattere ideale di ciò che il T. è in Francia. L'Assemblea preliminare, che è essenzialmente locale anche là, ha carattere solenne e accademico. Il Touring Belga si trova esattamente nelle stesse condizioni. Anche là si sente che si può essere d'accordo o no con un Consiglio e che il mezzo di precisare il disaccordo è la votazione per referendum pro o contro l'azione complessa del Consiglio, ma non la discussione minuta su dettagli in un'Assemblea di presenza che per la natura della Associazione non potrà mai rappresentare il corpo sociale.

Il carattere vero della collaborazione dei Soci è pertanto quello della corrispondenza con la Direzione: questa sola, non posso che tornare a ripeterlo, dà il mezzo di esprimere il pensiero di tutti i Soci. Credano i Soci che qui stanno persone le quali obbiettivamente quando si presentano questioni importanti sanno e possono approfittare dei suggerimenti dei Soci! Se non lo credono c'è di mezzo la scheda per cambiarle, se lo credono non è pratico di mettere persone interposte.

Per questo la Direzione insiste nel suo modo di vedere in generale, pure ringraziando i Soci che

hanno voluto prendere la parola e esporre le cose da un altro punto di vista (*applausi*).

PRESIDENTE. Prima di procedere alla disamina degli ordini del giorno presentati, sente di essere interprete sicuro dell'Assemblea tutta mandando una parola di ringraziamento al Direttore Generale per il dono simpatico che ha voluto fare di un elegante volumetto di memorie che costituisce un titolo di gloria për la nostra Associazione e che esso volle distribuito a tutti i presenti. Egli ha rinnovato in questo modo un'altra grandissima liberalità che già ci fece donandoci la medaglia per i centomila (*applausi*).

Facciamo sì di essere sempre concordi, per marciare uniti e compatti verso l'avvenire radioso che attende la nostra Società (*applausi*).

RAMPONI insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverte il socio Crepaldi che il socio dottor Luporini che in principio di seduta aveva presentato un ordine del giorno l'ha modificato in questo senso, che invita la Direzione anche a studiare le varie proposte fatte qui e a riferirne nella Assemblea prossima. Crede lei, di associarsi a questo ordine del giorno, o insiste per una votazione sul suo? Il Consiglio dichiara di accettare quello Luporini.

CREPALDI. In via di massima potrebbe acconsentire. Tuttavia essendo il suo ordine del giorno più particolareggiato, costituisce per il Consiglio un tassativo impegno di esaminare quei dati punti. Perciò insiste, e domanda la votazione.

PRESIDENTE. Va bene. L'ordine del giorno Luporini è il più generale, perciò lo metterò in votazione per il primo.

LONGONI. Non avrebbe contrarietà a dare anche il suo voto all'ordine del giorno Luporini, ma poichè quello Crepaldi fa proposte concrete, domanda che abbia la precedenza.

RAVIZZA. Presenta il seguente ordine del giorno: « Il Consiglio Direttivo del Touring Club Italiano, « con la Dante Alighieri e con le Associazioni scola- « stiche ed affini, voglia procedere alla nomina di « una competente Commissione che studi il modo « di sostituire con termini esclusivamente italiani « i termini attualmente usati, quasi tutti tratti da « lingue straniere, per gli esercizi sportivi ».

CREPALDI. L'ordine del giorno Luporini manda alla ventura Assemblea la relazione sulle questioni trattate, ma la mia proposta tende a farle esaminare fin d'ora, per trarne partito per una eventuale riforma dello Statuto, e perchè su queste proposte procedano le elezioni. Per queste ragioni, prego l'Assemblea di votare separatamente i due ordini del giorno.

LONGONI. Se la Direzione dichiara di accettare l'ordine del giorno Crepaldi possiamo anche votare solo quello Luporini.

BERTARELLI. — L'ordine del giorno Luporini impegna il Consiglio a studiare tutte le proposte qui presentate. La Direzione assume questo impegno ed entra perciò nell'impegno di studiare anche le idee del Crepaldi. Ma Crepaldi aggiunge in più un tassativo impegno di tempo che non ci sentiamo di assumere perchè le proposte fatte qui sono numerose e complesse e noi crediamo che queste meritino una disamina a fondo; non vogliamo perciò prendere un impegno che riteniamo non poter compiere a dovere per il tempo troppo limitato.

PRESIDENTE. S'intende che votando prima l'ordine del giorno Luporini, resta salvo il diritto al signor Crepaldi di far votare il suo.

CREPALDI. Accettando l'ordine del giorno Luporini, intendo che il mandato dato al Consiglio sia di esaminare le proposte anche in unione ai proponenti. Se si accetta anche il concorso dei proponenti, accetto l'ordine del giorno Luporini.

PRESIDENTE. Mette in votazione l'ordine del giorno Luporini. E' approvato a grande maggioranza.

L'Assemblea dopo di questa votazione va sfollandosi.

Il PRESIDENTE mette poi in votazione l'ordine del giorno Crepaldi. Ma prima il comm. Bertarelli dichiara:

BERTARELLI. Il Consiglio ritiene che l'ordine del giorno Crepaldi sia stato assorbito dall'altro e che perciò è intempestiva qualunque votazione su di esso.

PRESIDENTE. Dunque il Consiglio non accetta l'ordine del giorno Crepaldi.

Messo in votazione questo per divisione, i risultati della votazione sono i seguenti: il comma *a*) è respinto, il comma *b*) è approvato, il comma *c*) è respinto. Il Presidente fa ripetere due volte la votazione per maggiore esattezza.

Il comma *d*) è respinto.

Il comma *e*) è approvato.

Anche questa votazione viene ripetuta due volte.

Infine è messo in votazione se il Consiglio debba o meno associarsi i proponenti nell'esame delle questioni approvate. Vengono abbandonate, col consenso del Crepaldi le ultime parole dell'ordine del giorno riguardanti il tempo della presentazione della relazione. Ripetutasi due volte la votazione, la proposta è respinta con 54 voti contro 52.

BERTARELLI. Chiedo sia messo a verbale che il Consiglio fa le proprie riserve sulla legalità della procedura della votazione avvenuta.

CREPALDI. Anche noi facciamo riserve sulla legalità dell'ultima parte della votazione. Noi domandiamo al signor Presidente se crede che il suo conteggio sia esatto.

Noi non lo crediamo, anche noi lo abbiamo fatto e chiediamo di conseguenza di ripetere la votazione.

PRESIDENTE. Io ho l'assoluta coscienza di aver presieduto in modo imparziale (*applausi*) per quanto era possibile. Affermo sul mio onore di avere contato una per una le mani alzate la prima volta e la seconda e sul mio onore ripeto che l'ultima parte dell'ordine del giorno messa in votazione è stata respinta con 54 voti contro 52.

In pari tempo mi permetto di osservare al Relatore del Consiglio che non credo possa avere da impugnare la legalità della votazione perchè quando ho detto che l'ordine del giorno Luporini aveva la precedenza, con la esplicita dichiarazione che era salvo il diritto nel socio Crepaldi di far votare il suo ordine del giorno, nessuno si oppose. E io ho interrogato punto per punto l'Assemblea. L'Assemblea ha creduto di approvare col suo voto consultivo due proposte. Non vedo in questo ragione alcuna di offendere la suscettibilità del Consiglio.

BERTARELLI. Dichiaro che non ho impugnato la legalità della procedura, ho semplicemente fatto a nome del Consiglio le riserve sulla legalità della procedura, il che è diverso. Mi permetto di osservare al Presidente che quando ha parlato di mettere in votazione prima l'ordine del giorno Luporini e successivamente quello Crepaldi, gli feci osservare come questo non si poteva votare perchè era stato assorbito dal primo.

PRESIDENTE. Mette ai voti l'ordine del giorno Peroni. Ma questi rinuncia alla votazione. Mette in votazione gli altri ordini del giorno.

L'ordine del giorno Ramponi è respinto.

L'ordine del giorno Ravizza è respinto.

La votazione consultiva sul bilancio dà come contrarii solamente dieci presenti.

BERTARELLI. A nome del Consiglio ringrazia il Presidente.

Il PRESIDENTE chiude quindi l'Assemblea alle 18,55.

Il Presidente dell'Assemblea — *Il Segretario*

C. GOLDMANN — I. VIGLIARDI-PARAVIA

Pel maggior incremento del Sodalizio.

Un' associazione come il Touring non può prosperare nè rendersi sempre più utile ai proprî Soci ed al Paese se non coll'appoggio di un numero grandissimo di aderenti.

La posizione dei Soci al 15 aprile 1912, era la seguente:

Soci annuali	N.	92 054
Soci quinquennali	»	4 707
Soci vitalizi	»	5 335
	Totale N.	102 096

Tale risultato è senza dubbio un titolo di grande compiacimento per tutti coloro che hanno contribuito a conseguirlo, e di legittimo orgoglio per tutti gli appartenenti al Sodalizio. Ma quando pensiamo alle centinaia di migliaia di italiani che potrebbero, anzi, che dovrebbero essere inscritti al Touring, vien fatto di chiederci se le nostre aspirazioni di un sempre maggior incremento del Sodalizio non siano giustificate.

Crediamo perciò utile e necessario rinnovare a tutti i Soci la raccomandazione di *procurare nuove adesioni*.

I numerosi vantaggi riservati nel 1912 sono, del resto, l'argomento migliore e efficace di cui potrà servirsi il socio propagandista per conseguire più facilmente l'intento.

Ricordiamo infatti che delle pubblicazioni destinate in dono ai soci del 1912 sono state o saranno inviate: la *Carta della Tripolitania;* otto nuovi fogli della *Carta d'Italia;* due nuove monografie regionali illustrate *Lazio* e *Emilia;* la seconda monografia di propaganda per il bosco e per il pascolo, dal titolo: *Il bosco contro il torrente*, e infine l'*Annuario Generale*, totalmente rinnovato nella forma e nella veste, rilegato in tela e con 80 piantine a due colori.

Ciò, per quanto riguarda le pubblicazioni gratuite, avvertendo che lo stato della loro distribuzione è richiamato fra i *Comunicati ufficiali*.

D'altra parte, è risaputo che l'uso della tessera, riserva al socio il godimento di diverse e numerose facilitazioni, delle quali l'*Annuario* 1912 darà estese notizie. Qui ci limitiamo a riassumerle in ordine alfabetico: Affiliamenti (Alberghi, Garages, Meccanici ecc.) — Alleanze con Società estere — Assicurazioni — Assistenza dei consoli, legali, medici, farmacisti — Bagni (riduzioni) — Facilitazioni alle poste, dogane, e di trasporto — Pubblicazioni del T. C. I. e di altri editori a prezzi ridotti — Sconti diversi — Uffici: tecnico, legale, e d' informazioni alla sede e succursali, ecc.

* * *

E uno speciale appello rivolgiamo ai Soci annuali che hanno la possibilità di passare nella categoria dei *Vitalizi* e *Quinquennali*.

I Soci Vitalizi ed i Soci Quinquennali sono benemeriti del Touring, di cui facilitano l'amministrazione e consolidano i mezzi.

Ricordiamo che ai Soci annuali o quinquennali nel passaggio a vitalizi sono computate due annualità precedenti di abbuono, in ragione di L. 5 ciascuna; perciò pagano rispettivamente Lire 90 (estero L. 115).

(Similoro e Smalti).

(Argento e smalti).

I Soci quinquennali hanno inoltre bonificate nel passaggio a vitalizio le annualità anticipate dal 1913 in poi.

I Soci vitalizi si risparmiano la noia dell'invio annuo della quota e quelli quinquennali la riducono a periodi di un lustro. Ricevono subito in dono gli artistici distintivi qui riprodotti, e vita natural durante, o nel corso del quinquennio d'associazione, le pubblicazioni che il Touring distribuisce annualmente ai Soci. Per presentare un nuovo socio e per passare vitalizio o quinquennale valersi delle schede inserite a pag. V. I Soci potranno inoltre chiedere alla sede del T. C. I. il nuovo *Opuscolo di propaganda* contenente diverse schede per presentare nuovi soci e concorrere così ai graditi premi di benemerenza, di cui è detto qui sotto, coi quali la Direzione Generale intende compensare anche nel 1912 l'attività di propaganda dei Soci.

Premi di benemerenza 1912.

I. **Medaglie di benemerenza ordinaria:** Il Socio che presenterà nuove adesioni avrà in dono:

Medaglia d'argento piccola	per 10	nuove	adesioni
Medaglia d'argento grande	» 50	»	»
Medaglia d'oro	» 100	»	»

Nota. — Un'associazione vitalizia conta per tre annuali; quella quinquennale vale come quella annuale. Un passaggio a vitalizio conta per due associazioni nuove. Non sono considerate associazioni nuove i passaggi da annuale a quinquennale.

II. **Medaglie di benemerenza Carta d'Italia.** — Al Socio che presenterà un nuovo aderente con il contemporaneo acquisto in blocco dei 44 fogli della Carta d'Italia pubblicati dal 1906 al 1911, che costa L. 22, verrà assegnata l'apposita *Medaglia d'argento* per i Benemeriti della Carta d'Italia.

Avvertenza importante. — Chi concorre ad una delle due predette forme di Benemerenza rinuncia implicitamente all'altra poichè esse si escludono a vicenda quando si tratti di conteggiare gli stessi Soci presentati.

Si può invece concorrere a tutte e due le forme di Benemerenza dividendo nel computo i Soci presentati con l'acquisto della Carta d'Italia da quelli presentati senza.

Il Socio che desidera ricevere il premio che gli spetta deve comunicare alla Direzione l'elenco dettagliato dei Soci da lui presentati.

III. **Medaglie mensili di benemerenza.**

Il socio che avrà presentato ogni mese, a datare dal prossimo giugno, almeno un nuovo aderente concorrerà all'assegnazione mensile di

una medaglia d'oro e
due medaglie d'argento

secondo le norme che verranno stabilite nel fascicolo di giugno.

IV. **Pubblicazioni in dono, a scelta.**

Il Socio che presenterà *due nuove adesioni* al Sodalizio, entro il 31 dicembre 1912, avrà facoltà di chiedere in dono una fra le seguenti pubblicazioni, o gruppi di pubblicazioni del T. C. I. a scelta:

a) *Guida stradale degli Abruzzi e Molise;*
b) *Guida stradale delle Marche;*
c) *Guida stradale dell'Umbria;*
d) *Guide delle linee ferroviarie, e cioè:*
I. Gruppo Milano-Torino; Milano-Bologna; Milano-Verona.
II. Gruppo Milano-Genova; Genova-Spezia, Genova-Ventimiglia.
III. Gruppo Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze.
IV. Gruppo Milano-Arona; Arona-Iselle; Torino-Arona.

e) *Puglie* — *Monografia illustrata* delle bellezze artistiche e naturali. — Inoltre due gruppi a scelta delle guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo d.

f) *Carta Corografica* al 50 000 della *Calabria* e *Sicilia*. — Inoltre un gruppo a scelta di guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo d.

g) *Carta dei Confini d'Italia.* — Un foglio a scelta fra i tre fogli seguenti: Francia, Svizzera, Trentino. — Inoltre un gruppo a scelta di guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo d.

h) *Cartella* per i fogli distesi della *Carta d'Italia* al 250 000, legata in mezza tela a due colori, con impressioni in oro.

* * *

Nota. — Potranno concorrere a queste due ultime forme di benemerenza anche i soci che concorrono alle due prime forme sopradette.

Informazioni

Aereologia

— Nel Dipartimento della Vienne in Francia è stato impiantato su scala piuttosto vasta un nuovo paragrandine; un apparecchio cioè atto ad impedire la formazione della grandine nelle nubi temporalesche e che difende perciò una data regione dai danni che suole arrecare questo terribile flagello. In detta località è stato constatato che dall'impianto di questi apparecchi sono pressochè scomparsi i colpi di fulmine, che frequentissimi accompagnavano i temporali. Se realmente i risultati ottenuti col nuovo paragrandine, sia per ciò che riguarda i benefizi che ne risentirà l'agricoltura, sia per quanto riguarda la protezione della vita degli uomini, sono quali le relazioni di Commissioni all'uopo nominate e di privati ci presentano, non avremo che da rallegrarcene, augurandoci che anche in Italia vengano quanto prima eseguite analoghe esperienze per raccoglierne gli eventuali benefizi. Ma questi impianti saranno anche interessanti per l'areonautica, inquantochè, sopprimendo i colpi di fulmine, si toglierà uno dei più grandi pericoli che corrono le areonavi, solcando il cielo burrascoso. Se la loro potenzialità sarà tale, quale si raggiungerà certo coll'andare del tempo e coi perfezionamenti continui che esse subiscono, da poter vincere il vento dell'uragano, potranno ancora proseguire per il loro cammino senza tema di essere distrutte da fulminazioni. E siccome in Francia gli sbarramenti elettrici, effettuati con questo nuovo paragrandine, che funziona come un perfetto e potente parafulmine, seguiranno all'incirca le grandi vie aeree che saranno percorse dalle areonavi, così avremo là la prima difesa aerea contro le scariche elettriche atmosferiche con notevole vantaggio per la Navigazione aerea, che nel suo sviluppo non avrà tra breve più ostacoli.

Aeronautica

— *L'aeronautica militare in Germania.* — L'amministrazione militare tedesca pare abbia l'intenzione di creare ad Amburgo un porto *aereo* di grande importanza. Vi sarà concentrato tutto ciò che può servire all'aeronautica militare (officine di costruzione e riparazioni, produzione di gas idrogeno, ecc.). Un *hangar* di proporzioni colossali completamente in ferro potrà ricoverare due Zeppelin o sei Parseval e tutta una flottiglia di aeroplani.

Si pensa inoltre a creare altri porti consimili a Baden-Baden, Strasburgo, Metz, Dusseldorf e Joannisthal.

— *Palloni luminosi per le segnalazioni aeronautiche.* — La Ditta Lane di Aix-la-Chapelle ha costruito dei palloni frenati speciali (di m. 2,50 di diametro) di color rosso muniti nell'interno di una lampada elettrica per le segnalazioni. Questi palloni, destinati a rimanere di notte sopra la nebbia, sono visibili a grande distanza dai navigatori dell'aria.

— *Il dirigibile tipo-rigido Spiess.* — Il dirigibile a carcassa rigida Spiess, costruito dalla Société Zodiac, sarà pronto fra qualche settimana. Esso avrà due motori da 120 HP azionanti 4 eliche, due situate lateralmente alla navicella, una davanti e la quarta di dietro. Il pallone avrà 90 metri di lunghezza, la navicella 60 e potrà portare da 20 a 25 viaggiatori.

Automobilismo

— *Rallye Automobile di Monaco.* — Vincitore del Rallye Automobile di Monaco è riuscito il signor Beutler che ha compiuto, con una Berliet di 16 HP, il percorso di 1700 chilometri Berlino-Monaco in 58 ore, ossia alla velocità media di 30 chilometri all'ora.

— *Il risultato del Concorso di para-fango dell'A. C. de Seine-et-Oise.* — Il concorso di para-fango organizzato dall'A. C. de Seine-et-Oise ha dato i risultati seguenti: 1° Dreux, 2° Gruelle, 3° Neron-Bristol 4° Peyrot, 5° Berget, 6° Millard, 7° Gruyelle, 8° Garchet Itasse, 9° Menn, 10° Gerber.

Il primo ha vinto il bronzo d'arte offerto dalla città di Parigi, il secondo il bronzo della città di Versailles e gli altri delle medaglie offerte dall'A. C. de Seine-et-Oise, dell'*Auto* e dalla rivista *Poids Lourd.*

Linee Automobilistiche

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Faenza-Tredozio.

— Sono stati presi gli accordi definitivi tra l'impresa concessionaria del servizio automobilistico Cascia-Leonessa-Marmore e il Comune di Terni per il prolungamento della linea fino alla Stazione ferroviaria.

— Il Ministero dei LL. PP. ha concesso il sussidio chilometrico di L. 506 per la linea automobilistica Genova-Torriglia-Ottone-Bobbio.

Servizi automobilistici.

— Si è costituito un Comitato promotore di un servizio automobilistico Cascia-Monteleone-Leonessa-Stazione Marmore. Lo Stato ha già concesso il sussidio annuo di circa L. 31 000; ed il capitale occorrente di L. 80 000 dovrà raggiungersi con azioni popolari di L. 25 cadauna.

— E' stato iniziato il servizio automobilistico da Imola a Fontana Elice.

E' stato inaugurato il servizio automobilistico fra S. Marco in Lamis e lo scalo Ferroviario di S. Severo (Prov. di Foggia).

— E' stato concesso un sussidio chilometrico governativo di L. 443 per un regolare servizio d'automobili unente Sestri Levante e Velva, con diramazione a Sesta Godano ed a Spezia; e Sestri Levante, Velva, Varese Ligure e Borgotaro.

Aviazione

— *Aviatore e apparecchio italiani che battono il « record » mondiale dei* 300 *chilometri.* — Il 28 marzo u. s. l'aviatore Cobioni ha battuto a Vizzola Ticino, con un monoplano Caproni munito di motore Anzani 50 HP, il *record* mondiale di velocità su 300 chilometri percorrendo 330 chilometri in ore 3,5',30'' in circuito chiuso di cinque chilometri. La velocità media raggiunta fu di 107 chilometri all'ora.

— *Statistica generale dell'aviazione francese nel* 1911. — Gli aeroplani costruiti in Francia nel 1911 ammontarono a 1350 con una potenza motrice globale di 80 000 HP, invece di 800 e 37 000 HP del 1910.

I passeggieri trasportati furono 12 000 invece di 4800 del 1910; i viaggi in aperta campagna furono 13 000 invece di 3000 dell'anno precedente; si percorse 2 600 000 chilometri invece di 500 000 e si rimase in aria per 30 000 ore invece di 8300 dell'anno precedente. I motori adoperati furono 1400 invece di 840 e le eliche 8000 invece di 4900 del 1910.

— *Il circuito tedesco del Nord-Ovest.* — Avrà principio il 3 del prossimo giugno e comprenderà le tre tappe seguenti: 1. Brema, Oldenbourg, Osmabruck, Munster; 2. Munster, Minden, Hannover, Brunswick; 3. Brunswick, Lubeck, Amburgo ove s'inizierà la settimana locale d'aviazione. Il governo ha incoraggiato questa prova: il Ministro dell'Internò ha autorizzato una lotteria in suo favore e il Ministro della Guerra ha dato una sovvenzione di 80 000 marchi e acquisterà i due apparecchi tedeschi primi classificati.

— *Gli allievi della Scuola Superiore d'Aeronautica e di Costruzione meccanica.* — Nel 1911-12 i Ministri della Guerra e della Marina hanno inviato in questa scuola 11 ufficiali e precisamente 4 capitani, 4 tenenti, 2 alfieri di vascello e un ingegnere della Marina.

Dalla scuola sono già usciti 95 allievi diplomati, dei quali 31 sono sotto le armi e gli altri sono occupati presso stabilimenti specializzati per le costruzioni aeronautiche.

— *Da Pau a Parigi in aeroplano.* — L'aviatore Tabuteau, pilotando un monoplano Morane con motore da 50 HP, ha attraversato quasi tutta la Francia andando da Pau a Parigi in ore 5 e 27 minuti. La distanza approssimativa fra le due città è di 700 chilometri, per cui il percorso è stato compiuto alla velocità media di 128 chilometri all'ora.

Ferrovie

— *La Metropolitana di Napoli.* — E' stata recentemente accordata ad una Società francese la concessione di una ferrovia metropolitana a Napoli, la quale sarà la prima ferrovia del genere che venga costruita in Italia.

La Metropolitana di Napoli comprende due reti distinte, l'una urbana e l'altra suburbana. L'urbana sarà costituita da una sola linea a doppio binario sotterranea, che si svilupperà sotto la città nel senso della sua maggior lunghezza. Avrà origine dalla stazione di Mergellina-Piedigrotta, situata in un giardino; si internerà nella collina per risalire verso il Vomero di dove riscenderà verso la città a raggiungere Piazza S. Ferdinando per poi proseguire sotto via Roma e Piazza Dante. Da Piazza Dante la linea volge per via Tribunali e Piazza Garibaldi, terminando alla stazione della Circumvesuviana.

La lunghezza dell'intera rete urbana è di 8 chilometri, con 15 stazioni nei punti più importanti della città; sette delle quali saranno servite esclusivamente da ascensori di altezza variabile da m. 12 (Piazza Dante) a m. 150 (Vomero); alle altre stazioni si accederà mediante scalinate.

La rete suburbana prenderà origine dalla stazione del Vomero della rete urbana e si biforcherà in due rami: uno, volgendo a destra salirà con un tratto a dentiera a Camaldoli a 420 metri sul mare; l'altro, volgendo a sinistra, si spingerà ad Agnano. La lunghezza della rete suburbana sarà di circa 10 chilometri.

La spesa è preventivata in 30 milioni e la grandiosa opera dovrebbe essere compiuta, secondo i progettisti, in soli quattro anni.

— *La funicolare del Niesen.* — Finora non si erano superati, con ferrovie funicolari destinate al trasporto dei viaggiatori, dislivelli superiori ai 1000 metri. Con la funicolare del Niesen recentemente costruita in Isvizzera si è superato un dislivello complessivo in due tronchi di m. 1642,18, essendo la distanza fra i punti estremi di m. 3069, e quindi la pendenza media del 53,4 %.

La linea si stacca dalla stazione di Muelenen (m. 694) della Spiez-Lötschberg-Sempione, attraversa la Kander su un ponte metallico, quindi raggiunge, con curve da 350 a 500 metri di raggio, la stazione intermedia di Schwandegg (m. 1669). Il secondo tronco che presenta una sola curva di 500 metri di raggio, va a finire alla stazione estrema di Niesenkulm a m. 2336 sul mare.

Il viaggio si compie in 50 minuti. Le vetture offrono 40 posti. Il biglietto costa per la salita L. 9,50 e per la discesa L. 3,05; per un'andata e ritorno L. 11,30. Dal 15 luglio al 31 ottobre 1911 furono trasportati più di 20 000 viaggiatori.

— *Ferrovie coloniali.* — Uno dei coefficienti di maggior successo per le ferrovie coloniali è la rapidità della costruzione, fatta molto spesso fra grandi disagi e difficoltà che la ferrovia stessa è destinata a far sparire.

Il *record* nella posa del binario sarebbe stato raggiunto nella Nigeria del Nord (Colonia francese) sulla linea da Baro a Kano, ove l'8 marzo 1911 in circa 13 ore di lavoro (dalle cinque alle diciotto) furono posati 10 chilometri e mezzo di binario impiegando 1622 operai indigeni e 17 europei. Il peso delle rotaie e delle traverse messe in opera fu di 900 tonnellate.

Tengasi presente pel confronto che in Europa, anche con i mezzi perfezionati di posa, non si riesce a collocare in opera più di un chilometro o due di binario al giorno.

Ferrovie e Tramvie

— E' stata inaugurata ufficialmente la linea tramviaria elettrica da Ferrara a Pontelagoscuro. E' degno di nota il sottopassaggio della Stazione di Ferrara, costruito in cemento armato, a tre luci (la centrale per i rotabili, la destra per la linea elettrica, la sinistra per i pedoni).

— Le due città di Asti e Chivasso, saranno presto unite da una ferrovia a scartamento normale, importante per un ponte sul Po, alcune gallerie (fra le quali una di circa 3000 metri a Brozolo Bonvino) e diversi viadotti. Le principali stazioni sono: Serravalle, Montechiaro, Montiglio, Cocconato, Brozolo, Cavagnolo.

— E' stata aperta al pubblico servizio la tramvia Varese-Azzate, con partenze da Varese e da Azzate ogni mezz'ora.

— Furono sottoposti al Ministero dei LL. PP. due progetti, l'uno a scartamento normale, l'altro a scartamento ridotto, per le nuove linee ferroviarie Tirano-Bormio e Tirano-Edolo.

— E' stata inaugurata la linea tramviaria Como-Cernobbio.

— E' stato aperto al pubblico il tronco ferroviario Porto Empedocle-Siculiana.

Geografia

— *Il X Congresso Geografico Italiano* avrà luogo in Roma dal 27 marzo al 4 aprile 1913.

— *La popolazione del Belgio* (che ha una superficie approssimativamente uguale a quella del Piemonte) risultò, al principio del 1911, pari a 7423784 abitanti, con un aumento dell' 11 % nell' ultimo decennio. Quattro le città con più di 100 000 abitanti, e cioè: Anversa (301 766), Bruxelles (177 078), Liegi (167 521) e Gand (166 445).

— *La missione dell'Istituto Geografico Militare in Tripolitania,* diretta dal colonnello di S. M. Eugenio Caputo, che fu per parecchi anni professore di geografia alla Scuola di Guerra, ed ora è direttore in seconda dell'Istituto stesso, prosegue alacre i suoi lavori. Della missione sono parte l'ingegnere Antonio Loperfido, capo dell'Ufficio Geodetico, i capitani Quaglia, Cavallo, Milanesi e Bonatti, il tenente Gianni, il topografo Alessandrini. Fra poco potremo avere il rilievo di tutta l'oasi tripolina, ossia della *Menscia,* alla scala di 1:25,000; e, fra qualche anno sarà compiuto, per tutto l'ex-vilayet di Tripoli, il rilievo alla scala di 1:100 000. Finora l'Istituto Geografico di Firenze ha pubblicato quattro carte del territorio tripolitano, e cioè: la « Carta dimostrativa della Tripolitania » (1:1 500 000; coi dintorni di Tripoli al 25 000), la « Carta fra la costa e il Gebel dal confine tunisino a Mesurata » (1:400 000), la « Carta dimostrativa della Cirenaica » (1:600 000), la « Zona litoranea da Zavia a Argub » (1:500 000; circa 20 chilometri rispettivamente ad est e ad ovest da Tripoli). E' da notarsi che l'Istituto Geografico ha pubblicato recentemente la « Carta topografica della Colonia Eritrea » alla scala di 1:100 000, in 34 fogli, e una « Carta generale della Somalia Meridionale » alla scala di 1:200 000

— *La spedizione Bingham nel Perù meridionale.* ha rinvenuto, presso la città incasica di Cuzco, sotto 22 metri di ghiaia, ossa umane che devono essere state deposte da un allagamento avvenuto almeno 10 000 anni or sono. Notevolissime le scoperte archeologiche relative a popolazioni che precedettero gli Incas; notevoli le nuove determinazioni trigonometriche, fra cui quella del Monte Coropuna, alto 6950 metri (poco meno dell'Aconcagna, massima vetta americana), che fu salito da H. Bingham e da L. Tucker.

— *La spedizione antartica inglese guidata dal capitano Scott* ha ottenuto preziosi risultati scientifici, come risulta dal diario dello Scott portato dal *Terranova* ad Akaroa, nella Nuova Zelanda, il 30 marzo, e delle notizie date dal luogotenente Evans, che guidò la « terza squadra », la quale lasciò lo Scott, il 4 gennaio, a 87° 35' di latitudine a circa 241 chilometri dal Polo. Lo Scott ha forse

ora compiuta l'avanzata, nella quale gli sono compagni il dott. Wilson, il capitano Dates, il luogotenente Bowers, e il sottufficiale Evans; ma passerà ancora molto tempo prima che se ne abbiano notizie, mancando le comunicazioni. La spedizione ha, nel complesso, seguito un tracciato più orientale di quello della fortunata spedizione Amundsen, a cui spetta il merito, oltre a quello della meta raggiunta, di aver scoperto che non esiste una comunicazione fra il Mare di Ross (a levante della Terra Victoria, che trovasi a sud della Nuova Zelanda) e il Mare di Weddel (a levante della Terra di Graham, che giace a sud dell'arcipelago della Terra del fuoco), poichè a circa 85° di latitudine essa incontrò il termine della grande barriera di Ross e intraprese la scalata delle Ande antartiche, che proseguono verso oriente, per circa 850 chilometri a un'altezza che supera i 3000 metri. Dal diario dello Scott risulta che le slitte automobili si dovettero arrestare a circa 80° e mezzo dopo un percorso molto accidentato, di 60 miglia inglesi (chm. 96,5), essendosi eccessivamente riscaldati i motori, e risulta che fecero buona prova, come già nella spedizione Shackleton, i cavallini irlandesi. E' da avvertire che la marcia vittoriosa di Amundsen, compiuta nel ritorno con una media di 36 chilometri al giorno, e alla quale parteciparono cinque uomini con due slitte, ebbe a suo solo sussidio i cani, di cui 11, su 52, ritornarono ai quartieri d'inverno.

Geologia

— *L'Osservatorio Vesuviano.* — Il prof. G. Mercalli, attuale direttore dell'Osservatorio Vesuviano, in una sua recente pubblicazione, ne ricorda brevemente la storia. La necessità di un osservatorio sul Vesuvio fu sentita fin dal principio del secolo scorso: Ménard de la Groye nel 1815, e Covelli e Monticelli nel 1823 ne parlavano già. Ma fu solo nel 1840 che il fisico Macedonio Melloni fu chiamato a Napoli da Ferdinando II e nominato direttore dell'Osservatorio, che si pensava di costruire sul Vesuvio. La costruzione, iniziata nel 1841, fu compiuta nel 1847, e costò la bella cifra di 300 000 lire. La inaugurazione si fece nel 1845, con grande solennità, quando però l'edificio non era ancor terminato, e, appena terminato, rimase senza direttore, perchè il Melloni fu nel 1848 destituito per le sue opinioni liberali.

L'Osservatorio in seguito rimase chiuso fino al 1852, anno in cui il Palmieri ottenne di farvi, a sue spese, delle osservazioni sull'elettricità atmosferica durante un'eruzione. Nel 1856 il Palmieri stesso fu nominato direttore dell'Osservatorio, e da allora questo cominciò a funzionare con una certa regolarità. La sua vita però fu sempre alquanto stentata, per mancanza di mezzi sufficienti ed adeguati alle esigenze della moderna vulcanologia, e le importanti osservazioni che vi si fecero sono piuttosto dovute al merito delle persone, e del Palmieri in ispecie, che dell'Istituto in sè.

Morto il Palmieri nel 1896, per sei anni la direzione rimase vacante, fino a che nel 1902 venne nominato direttore V. R. Matteucci. Nel tempo istesso fu ridonata all'Osservatorio la sua autonomia, ch'esso aveva perduta sin dal 1860, anno in cui era stato annesso alla cattedra di Fisica Terrestre dell'Università di Napoli.

Morto nel 1910 il prof. Matteucci, gli succedette nello scorso anno il prof. G. Mercalli, il quale ottenne dal Ministro un assegno di 50 000 lire per riattare l'edificio dell'Osservatorio, caduto in questi ultimi tempi in sì misero stato da essere quasi inabitabile. I lavori di restauro sono incominciati, ma anche quando questi saranno, e presto, finiti, l'Osservatorio rimarrà sempre inferiore alle esigenze della scienza, ed occorrerebbe una grossa somma perchè esso potesse assurgere a quella importanza che indubbiamente merita. Ed è da augurarsi che le condizioni del bilancio dell'istruzione permettano di rialzare definitivamente le sorti di un Istituto che onorerà l'Italia e che anche la sola scoperta dell'elio fattavi dal Palmieri dimostra degno della più alta considerazione.

Igiene

— *I portatori di bacilli.* — Già da parecchio tempo si era notato come per alcune malattie infettive l'osservanza di misure profilattiche rigorose, non desse in pratica i buoni risultati che erano stati prognosticati: il che induceva a ritenere che oltre le vie già note di propagazione del contagio ne esistessero altre sconosciute, lungo le quali i germi infettivi seguitassero indisturbati a propagarsi.

Dalle ricerche intraprese in questi ultimi anni da numerosi scienziati fu rintracciata una di queste vie e probabilmente la più importante.

E' stato constatato cioè che molte persone, pur non presentando sintomi morbosi al momento dell'esame, ospitano nel loro corpo dei bacilli infettivi, fornendo loro le condizioni propizie di ambiente per vivere e riprodursi, seguitando anche per lungo tempo colle loro secrezioni od escrezioni ad immettere questi microrganismi nel mondo esterno ove, possono trapiantarsi su altre persone, le quali se

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

sono recettive contraggono l'infezione. Fra questi individui alcuni sono convalescenti che hanno superato una malattia infettiva, altri sono nel periodo di incubazione e poi ammalano, altri infine ospitano per un certo tempo il germe infettivo senza risentire disturbi notevoli o conservandosi in perfetto stato di salute. A queste persone fu dato il nome di *portatori di bacilli*, i quali furono divisi in *portatori convalescenti, portatori precoci* e *portatori sani*.

Buona parte dei bambini ospitano in gola il bacillo della difterite, che emettono cogli sputi; di essi alcuni hanno sofferto la malattia, mentre altri non hanno avuto nessun fenomeno morboso: di questi però alcuni per condizioni predisponenti dell' organismo, contraggono poi l'infezione.

In alcune scuole elementari di Milano si riscontrarono portatori di bacilli difterici nel 15 % circa della scolaresca, in altre città tale percentuale salì fino al 30 %.

Durante le ultime epidemie di meningite cerebrospinale epidemica che infierirono in Europa ed in America dal 1905 in poi, fu constatato che molte persone sane ospitavano in gola il germe specifico della malattia, il meningococco, emettendolo poi cogli sputi.

Del pari durante le ultime epidemie di colera furono riscontrati parecchi individui sani, che emettevano colle feci grandi quantità di vibrioni del colera; di essi alcuni avevano superato la malattia, ma altri non avevano presentato nessun disturbo apprezzabile. Questi sono i più pericolosi potendo trasportare il contagio anche a grandi distanze, senza che verso di loro si possano prendere serî provvedimenti.

Lo stesso accade per il tifo: alcuni individui che hanno sofferto la malattia seguitano ad emettere per parecchio tempo, alle volte per molti anni, bacilli del tifo colle feci e colle orine, potendo così facilmente trasmettere ad altre persone il contagio, quando non adottino misure scrupolosissime di pulizia personale.

In molte epidemie di tifo si scoperse l'origine del contagio in portatori di bacilli specifici, addetti alla mungitura del latte, o impiegati ai servizi domestici, ecc. In media il 5 % degli ammalati di tifo diventano portatori di bacilli e di essi i quattro quinti sono rappresentati dalle donne, delle quali l'80 % sono donne di casa o di servizio, trovandosi così in favorevoli condizioni per poter inquinare facilmente i cibi.

Risulta quindi evidente che i portatori di bacilli hanno una grande parte nella diffusione delle malattie infettive e contro di essi la lotta di difesa presenta una estrema difficoltà.

Giova però ricordare che non basta la presenza del germe per produrre l'infezione, ma che nell'attecchimento del male ha gran parte la predisposizione individuale. Quindi per combattere anche il pericolo dato dai portatori di bacilli, valgono quei provvedimenti di indole igienica generale atti a rendere gli individui meno recettivi. Per rendere l'organismo più resistente si impiega anche con vantaggio la vaccinazione, che ha già dato tanti buoni risultati pel vaiuolo, e che in questi ultimi tempi ha fatto buona prova anche contro il colera ed il tifo.

Dott. A. C.

Marina

— *Il congresso di navigazione in Filadelfia.* — Il giorno 23 corrente verrà aperto in Filadelfia sotto la presidenza onoraria del presidente degli Stati Uniti il dodicesimo Congresso Internazionale di Navigazione.

Per gli argomenti posti all'ordine del giorno e per il complesso di manifestazioni d'alto interesse tecnico organizzate dalla Commissione Americana, tale congresso assume nella serie dei Congressi internazionali carattere di speciale importanza.

I relatori italiani, nominati dalla Commissione Permanente che siede in Bruxelles, sono per la Navigazione interna i signori: professor Valentini del-

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Coperte
Tappeti
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali:
MILANO
GENOVA
ROMA
FIRENZE
TORINO
BOLOGNA
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

Di tutta attualità!
"L'Igienica,,
Tasca per riporre il Tovagliolo
al riparo dalla polvere, dai microbi e da qualsiasi contatto insidioso alla salute.
Dim.e: Centimetri 13 per 20.
Confezionata in tessuto *bianco* di *lino, forte,* con scudetto a canovaccio per ricamarvi l'iniziale.
Lire 1.40 il paio.
Aggiungere Centes. 15 per invio franco raccomandato.

ora compiuta l'avanzata, nella quale gli sono compagni il dott. Wilson, il capitano Dates, il luogotenente Bowers, e il sottufficiale Evans; ma passerà ancora molto tempo prima che se ne abbiano notizie, mancando le comunicazioni. La spedizione ha, nel complesso, seguito un tracciato più orientale di quello della fortunata spedizione Amundsen, a cui spetta il merito, oltre a quello della meta raggiunta, di aver scoperto che non esiste una comunicazione fra il Mare di Ross (a levante della Terra Victoria, che trovasi a sud della Nuova Zelanda) e il Mare di Weddel (a levante della Terra di Graham, che giace a sud dell'arcipelago della Terra del fuoco), poichè a circa 85° di latitudine essa incontrò il termine della grande barriera di Ross e intraprese la scalata delle Ande antartiche, che proseguono verso oriente, per circa 850 chilometri a un'altezza che supera i 3000 metri. Dal diario dello Scott risulta che le slitte automobili si dovettero arrestare a circa 80° e mezzo dopo un percorso molto accidentato, di 60 miglia inglesi (chm. 96,5), essendosi eccessivamente riscaldati i motori, e risulta che fecero buona prova, come già nella spedizione Shackleton, i cavallini irlandesi. E' da avvertire che la marcia vittoriosa di Amundsen, compiuta nel ritorno con una media di 36 chilometri al giorno, e alla quale parteciparono cinque uomini con due slitte, ebbe a suo solo sussidio i cani, di cui 11, su 52, ritornarono ai quartieri d'inverno.

Geologia

— *L'Osservatorio Vesuviano.* — Il prof. G. Mercalli, attuale direttore dell'Osservatorio Vesuviano, in una sua recente pubblicazione, ne ricorda brevemente la storia. La necessità di un osservatorio sul Vesuvio fu sentita fin dal principio del secolo scorso: Ménard de la Groye nel 1815, e Covelli e Monticelli nel 1823 ne parlavano già. Ma fu solo nel 1840 che il fisico Macedonio Melloni fu chiamato a Napoli da Ferdinando II e nominato direttore dell'Osservatorio, che si pensava di costruire sul Vesuvio. La costruzione, iniziata nel 1841, fu compiuta nel 1847, e costò la bella cifra di 300 000 lire. La inaugurazione si fece nel 1845, con grande solennità, quando però l'edificio non era ancor terminato, e, appena terminato, rimase senza direttore, perchè il Melloni fu nel 1848 destituito per le sue opinioni liberali.

L'Osservatorio in seguito rimase chiuso fino al 1852, anno in cui il Palmieri ottenne di farvi, a sue spese, delle osservazioni sull'elettricità atmosferica durante un'eruzione. Nel 1856 il Palmieri stesso fu nominato direttore dell'Osservatorio, e da allora questo cominciò a funzionare con una certa regolarità. La sua vita però fu sempre alquanto stentata, per mancanza di mezzi sufficienti ed adeguati alle esigenze della moderna vulcanologia, e le importanti osservazioni che vi si fecero sono piuttosto dovute al merito delle persone, e del Palmieri in ispecie, che dell'Istituto in sè.

Morto il Palmieri nel 1896, per sei anni la direzione rimase vacante, fino a che nel 1902 venne nominato direttore V. R. Matteucci. Nel tempo istesso fu ridonata all'Osservatorio la sua autonomia, ch'esso aveva perduta sin dal 1860, anno in cui era stato annesso alla cattedra di Fisica Terrestre dell'Università di Napoli.

Morto nel 1910 il prof. Matteucci, gli succedette nello scorso anno il prof. G. Mercalli, il quale ottenne dal Ministro un assegno di 50 000 lire per riattare l'edificio dell'Osservatorio, caduto in questi ultimi tempi in sì misero stato da essere quasi inabitabile. I lavori di restauro sono incominciati, ma anche quando questi saranno, e presto, finiti, l'Osservatorio rimarrà sempre inferiore alle esigenze della scienza, ed occorrerebbe una grossa somma perchè esso potesse assurgere a quella importanza che indubbiamente merita. Ed è da augurarsi che le condizioni del bilancio dell'istruzione permettano di rialzare definitivamente le sorti di un Istituto che onorerà l'Italia e che anche la sola scoperta dell'elio fattavi dal Palmieri dimostra degno della più alta considerazione.

Igiene

— *I portatori di bacilli.* — Già da parecchio tempo si era notato come per alcune malattie infettive l'osservanza di misure profilattiche rigorose, non desse in pratica i buoni risultati che erano stati prognosticati: il che induceva a ritenere che oltre le vie già note di propagazione del contagio ne esistessero altre sconosciute, lungo le quali i germi infettivi seguitassero indisturbati a propagarsi.

Dalle ricerche intraprese in questi ultimi anni da numerosi scienziati fu rintracciata una di queste vie e probabilmente la più importante.

E' stato constatato cioè che molte persone, pur non presentando sintomi morbosi al momento dell'esame, ospitano nel loro corpo dei bacilli infettivi, fornendo loro le condizioni propizie di ambiente per vivere e riprodursi, seguitando anche per lungo tempo colle loro secrezioni od escrezioni ad immettere questi microrganismi nel mondo esterno ove, possono trapiantarsi su altre persone, le quali se

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C.- MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058 16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

sono recettive contraggono l'infezione. Fra questi individui alcuni sono convalescenti che hanno superato una malattia infettiva, altri sono nel periodo di incubazione e poi ammalano, altri infine ospitano per un certo tempo il germe infettivo senza risentire disturbi notevoli o conservandosi in perfetto stato di salute. A queste persone fu dato il nome di *portatori di bacilli*, i quali furono divisi in *portatori convalescenti, portatori precoci* e *portatori sani*.

Buona parte dei bambini ospitano in gola il bacillo della difterite, che emettono cogli sputi; di essi alcuni hanno sofferto la malattia, mentre altri non hanno avuto nessun fenomeno morboso: di questi però alcuni per condizioni predisponenti dell' organismo, contraggono poi l'infezione.

In alcune scuole elementari di Milano si riscontrarono portatori di bacilli difterici nel 15 % circa della scolaresca, in altre città tale percentuale salì fino al 30 %.

Durante le ultime epidemie di meningite cerebrospinale epidemica che infierirono in Europa ed in America dal 1905 in poi, fu constatato che molte persone sane ospitavano in gola il germe specifico della malattia, il meningococco, emettendolo poi cogli sputi.

Del pari durante le ultime epidemie di colera furono riscontrati parecchi individui sani, che emettevano colle feci grandi quantità di vibrioni del colera; di essi alcuni avevano superato la malattia, ma altri non avevano presentato nessun disturbo apprezzabile. Questi sono i più pericolosi potendo trasportare il contagio anche a grandi distanze, senza che verso di loro si possano prendere serî provvedimenti.

Lo stesso accade per il tifo: alcuni individui che hanno sofferto la malattia seguitano ad emettere per parecchio tempo, alle volte per molti anni, bacilli del tifo colle feci e colle orine, potendo così facilmente trasmettere ad altre persone il contagio, quando non adottino misure scrupolosissime di pulizia personale.

In molte epidemie di tifo si scoperse l'origine del contagio in portatori di bacilli specifici, addetti alla mungitura del latte, o impiegati ai servizi domestici, ecc. In media il 5 % degli ammalati di tifo diventano portatori di bacilli e di essi i quattro quinti sono rappresentati dalle donne, delle quali l'80 % sono donne di casa o di servizio, trovandosi così in favorevoli condizioni per poter inquinare facilmente i cibi.

Risulta quindi evidente che i portatori di bacilli hanno una grande parte nella diffusione delle malattie infettive e contro di essi la lotta di difesa presenta una estrema difficoltà.

Giova però ricordare che non basta la presenza del germe per produrre l'infezione, ma che nell'attecchimento del male ha gran parte la predisposizione individuale. Quindi per combattere anche il pericolo dato dai portatori di bacilli, valgono quei provvedimenti di indole igienica generale atti a rendere gli individui meno recettivi. Per rendere l'organismo più resistente si impiega anche con vantaggio la vaccinazione, che ha già dato tanti buoni risultati pel vaiuolo, e che in questi ultimi tempi ha fatto buona prova anche contro il colera ed il tifo.

Dott. A. C.

Marina

— *Il congresso di navigazione in Filadelfia.* — Il giorno 23 corrente verrà aperto in Filadelfia sotto la presidenza onoraria del presidente degli Stati Uniti il dodicesimo Congresso Internazionale di Navigazione.

Per gli argomenti posti all'ordine del giorno e per il complesso di manifestazioni d'alto interesse tecnico organizzate dalla Commissione Americana, tale congresso assume nella serie dei Congressi internazionali carattere di speciale importanza.

I relatori italiani, nominati dalla Commissione Permanente che siede in Bruxelles, sono per la Navigazione interna i signori: professor Valentini del-

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Coperte
Tappeti
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali:
MILANO
GENOVA
ROMA
FIRENZE
TORINO
BOLOGNA
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

Di tutta attualità!
"L'Igienica,,
Tasca per riporre il Tovagliolo
al riparo dalla polvere, dai microbi e da qualsiasi contatto insidioso alla salute.
Dim.e: Centimetri 13 per 20.
Confezionata in tessuto *bianco* di *lino, forte*, con scudetto a canovaccio per ricamarvi l'iniziale.
Lire 1.40 il paio.
Aggiungere Centes. 15 per invio franco raccomandato.

l'Università di Padova, onor. Sanjust di Teulada di Roma, ing. Castiglione e dottor Beretta di Milano, ing. Perilli di Ravenna.

Per la Navigazione Marittima i signori: professor Luiggi dell'Università di Roma, ing. Inglese di Genova, ing. Forti di Milano, ing. Cozza di Livorno ed ing. Fossataro di Venezia.

Dall'Italia vi interverranno cospicue personalità del mondo tecnico ed una Delegazione Ufficiale del Governo e dell'Associazione Nazionale per i Congressi di Navigazione.

Strade

— Il Comune e i proprietari di Modigliana hanno gratuitamente donato alla Provincia il terreno per la correzione della strada da Modigliana a Faenza, nel tratto Modigliana-Cà Liverano.

— Sono incominciati i lavori di costruzione della nuova strada carrozzabile Campanetta (Nasche)-S. Giorgio di Bavari che dovrà esser continuata oltre Bavari fino alla Via Nazionale in Bisagno.

— I lavori della strada Salmour-Fossano, comprendenti opere d'arte d'importanza, vennero già ultimati.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha stabilito una somma straordinaria di L. 10 000 per il riatto momentaneo e la sistemazione della strada nazionale Pulfero-Cividale.

— *Per il nuovo Regolamento sulla larghezza dei cerchioni.* — Dietro invito di alcune Amministrazioni provinciali e comunali il Touring ha fatto preparare un nuovo tipo di cartello, avente le dimensioni di m. 1,00 per m. 0,70, sul quale sono riportate in succinto le prescrizioni principali sulla larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli in relazione al loro carico, contenute nel nuovo Regolamento approvato con Regio Decreto 26 Marzo 1911.

Poichè le norme andranno in vigore il 26 marzo 1913, e perchè è conveniente ed è giusto che ad esse venga data la maggior diffusione possibile onde ottenere che la sostituzione dei cerchioni prescritti si inizi fin da oggi quando se ne presenti l'occasione ai proprietari, riteniamo opportuno di richiamare l'attenzione di tutte le Amministrazioni pubbliche aventi governo di strade, sulla utilità che può derivare ai loro amministrati dall'adozione del nostro cartello.

PROVINCIA DI ABRUZZO CITERIORE

I VEICOLI a 2 RUOTE

col 26 Marzo 1913 devono avere per pesi complessivi

Fra Qli. 6 e 10 cerchioni almeno di cm. 4
" " 10 e 20 " " " 6
" " 20 e 50 " " " 8
superiori ai 50 " " " 12

I VEICOLI a 4 RUOTE

col 26 Marzo 1913 devono avere per pesi complessivi

Fra Qli. 10 e 15 cerchioni almeno di cm. 4
" " 15 e 30 " " " 6
superiori ai 30 " " " 8

Regolamento app. con. R. Decreto 26 Marzo 1911

Esso è in lamiera dello spessore di mm. 2, ha le dimensioni di m. 1,00 per 0,70, è verniciato a fuoco con fondo bleu e parole in bianco e porta sulla testata il nome della Provincia o del Comune.

— I Sindaci dei Comuni dell'Agordino e il Presidente della Deputazione Provinciale di Belluno hanno inviato al Ministero dei Lavori Pubblici un memoriale allo scopo di provocare la sollecita iscrizione nell'elenco delle nazionali della strada Belluno-Agordo-Cencenighe-Caprile-Selva, sulla valle del Cordevole.

OGNUNO PUÒ ESSERE
FOTOGRAFO
Usando l'Apparecchio
KODAK
PIEGHEVOLE N. 3
Un perfetto ed elegante Apparecchio che dà negative del formato 8×10 1/2 munito di un obbiettivo luminosissimo con Posa, Mezza posa ed Istantanea
Caricabile e scaricabile in piena luce
L. 98.- Dopo mezz'ora si può usare con successo.
Dimostrazioni gratuite in ogni nostro Negozio
GLI APPARECCHI KODAK GODONO VENTI ANNI DI RIPUTAZIONE E DI CONTINUO SUCCESSO
KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10
Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

POTENZA
ROBUSTEZZA
COMODITÀ
DURATA
LA PAIGE
E' LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO ..
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI A 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, nécessaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DEPARTEMENT K. DETROIT MICH. U.S.A.

— Sono stati appaltati i lavori per la costruzione dell'ultimo tratto della strada che partendo dall'Adda deve raggiungere il Ticino, attraversando Vimercate, Monza, Saronno, Rescaldina, Castellanza e Busto. Tale tronco (Saronno-Rescaldina-Castellanza) sarà costruito sul sistema francese, con marciapiede pei pedoni e pei velocipedi in rialzo.

BIBLIOTECA

« Guida di Milano e Provincia » (Società Editrice Savallo, Verziere, 4, Milano).

Ecco una buona notizia per i milanesi ed anche per chi ha relazioni d'affari con la nostra città. E' uscita la *Guida Savallo* 1912.

Anche l'edizione di quest'anno ha delle interessanti primizie: citiamo, ad esempio, una splendida carta a sei colori dei Riparti del Comune di Milano, assai nitida e precisa. E magnifico sempre il corredo delle tavole planimetriche della città, in fotolito, il di cui aggiornamento è eseguito ogni anno con una diligenza tecnica eccezionale.

Anche il testo che riempie le tremila pagine del volume rivela la cura con cui la Società Editrice Savallo segue lo svolgersi ed il trasformarsi della nostra Milano.

« Almanach Hachette 1912 ». Petite encyclopédie populaire de la vie pratique. Edizione completa. Librairie Hachette et Compagnie, Parigi. L. 3,50.

Una delle ben note pubblicazioni della importante Casa francese, l'*Almanacco Hachette*, ha il grandissimo vantaggio di non essere soltanto un almanacco, utile per un anno e poi destinato al cenciaiuolo. Una collezione di Hachette rappresenta invece una enciclopedia continuamente tenuta a giorno. Non crediamo si possa fare miglior elogio.

Ing. Alfredo Schlomann. « Vocabolario tecnico illustrato nelle sei lingue: Italiana, Tedesca, Inglese, Francese, Russa e Spagnola ». Volume X°: Veicoli a motore (carri e canotti automobili, aeronavi e aeroplani a motore). Editori: Sperling e Kupfer, Milano, L. 15.

Utilissimo libro perchè riempie le lacune lasciate da tutti i dizionari che non sono specializzati. Infatti non di rado accade che di speciali termini non si riesca a trovare il vocabolo di esatto valore in altra lingua, tanto la forma d'origine è entrata nell'uso.

Questo vocabolario scioglie ogni difficoltà, anche perchè l'autore ha avuto la cura di fiancheggiare le traduzioni con opportuni e chiarissimi disegni. L'edizione è elegante, corretta ed il volume risponde alle esigenze moderne.

L. Ventoux-Duclaux et M. Robert. « Bases et méthodes d'études aérotechniques ». Parigi, H. Dunod et E. Pinat, editori. L. 15.

Lo sviluppo straordinariamente rapido della locomozione aerea, i tentativi sempre più audaci dei piloti, sono molto più avanti dei progressi realizzati dai costruttori. Lo scopo di questo volume è di esporre i progressi generali realizzati dalla locomozione aerea e di dedurne quelli che sarebbe necessario raggiungere se si vuole alfine che questa locomozione passi domani all'atto veramente pratico.

In complesso gli autori hanno compiuto un'opera interessante ed utile che esce dai luoghi comuni dei soliti libri sulla storia della navigazione aerea, e che si classifica fra le rare opere di alto valore scientifico che conti la bibliografia aeronautica, restando sempre di facile lettura.

Ernst Neuberg. « Jahrbuch der Automobil-und Motorboot-Industrie ». Ottavo anno. 1911. Berlino, Boll e Pickardt, editori.

I motori ad olio pesante hanno una trattazione completa nell'opera del Neuberg che ha accompagnato l'interessantissima esposizione di dati e di notizie con chiare illustrazioni di assieme e di particolari.

Questo tipo di motore fisso o trasportabile, adattato all'officina o trasformato in locomobile appli-

FN FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio) FN

Sono di prossimo arrivo le rinomatissime motociclette FN con cambio di velocità e debrayage al manubrio, con notevoli migliorie e modifiche e della forza di

3 HP. Nuova Serie 3 HP.

Prenotarsi subito presso i sub-agenti delle varie Provincie e presso gli Agenti Generali per l'Italia:

A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telefono 7-90 - MILANO

I° FISCHER su Biplano FARMAN con BOUGIE OLEO

Marca testa di negro.

nel concorso d'idro-aeroplani a MONACO

AUTOMOBILI LANCIA TORINO

AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE

BECHIS & BERTOLINO TORINO

Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

l'Università di Padova, onor. Sanjust di Teulada di Roma, ing. Castiglione e dottor Beretta di Milano, ing. Perilli di Ravenna.

Per la Navigazione Marittima i signori: professor Luiggi dell'Università di Roma, ing. Inglese di Genova, ing. Forti di Milano, ing. Cozza di Livorno ed ing. Fossataro di Venezia.

Dall'Italia vi interverranno cospicue personalità del mondo tecnico ed una Delegazione Ufficiale del Governo e dell'Associazione Nazionale per i Congressi di Navigazione.

Strade

— Il Comune e i proprietari di Modigliana hanno gratuitamente donato alla Provincia il terreno per la correzione della strada da Modigliana a Faenza, nel tratto Modigliana-Cà Liverano.

— Sono incominciati i lavori di costruzione della nuova strada carrozzabile Campanetta (Nasche)-S. Giorgio di Bavari che dovrà esser continuata oltre Bavari fino alla Via Nazionale in Bisagno.

— I lavori della strada Salmour-Fossano, comprendenti opere d'arte d'importanza, vennero già ultimati.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha stabilito una somma straordinaria di L. 10 000 per il riatto momentaneo e la sistemazione della strada nazionale Pulfero-Cividale.

— *Per il nuovo Regolamento sulla larghezza dei cerchioni.* — Dietro invito di alcune Amministrazioni provinciali e comunali il Touring ha fatto preparare un nuovo tipo di cartello, avente le dimensioni di m. 1,00 per m. 0,70, sul quale sono riportate in succinto le prescrizioni principali sulla larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli in relazione al loro carico, contenute nel nuovo Regolamento approvato con Regio Decreto 26 Marzo 1911.

Poichè le norme andranno in vigore il 26 marzo 1913, e perchè è conveniente ed è giusto che ad esse venga data la maggior diffusione possibile onde ottenere che la sostituzione dei cerchioni prescritti si inizi fin da oggi quando se ne presenti l'occasione ai proprietari, riteniamo opportuno di richiamare l'attenzione di tutte le Amministrazioni pubbliche aventi governo di strade, sulla utilità che può derivare ai loro amministrati dall'adozione del nostro cartello.

PROVINCIA DI ABRUZZO CITERIORE
I VEICOLI a 2 RUOTE
col 26 Marzo 1913 devono avere per pesi complessivi
fra Qli. 6 e 10 cerchioni almeno di cm. 4
" " 10 e 20 " " " 6
" " 20 e 50 " " " 8
superiori ai 50 " " " 12
I VEICOLI a 4 RUOTE
col 26 Marzo 1913 devono avere per pesi complessivi
fra Qli. 10 e 15 cerchioni almeno di cm. 4
" " 15 e 30 " " " 6
superiori ai 30 " " " 8
Regolamento app. con R. Decreto 26 Marzo 1911

Esso è in lamiera dello spessore di mm. 2, ha le dimensioni di m. 1,00 per 0,70, è verniciato a fuoco con fondo bleu e parole in bianco e porta sulla testata il nome della Provincia o del Comune.

— I Sindaci dei Comuni dell'Agordino e il Presidente della Deputazione Provinciale di Belluno hanno inviato al Ministero dei Lavori Pubblici un memoriale allo scopo di provocare la sollecita iscrizione nell'elenco delle nazionali della strada Belluno-Agordo-Cencenighe-Caprile-Selva, sulla valle del Cordevole.

OGNUNO PUÒ ESSERE FOTOGRAFO
Usando l'Apparecchio
KODAK
PIEGHEVOLE N. 3
Un perfetto ed elegante Apparecchio che dà negative del formato 8×10 1/2 munito di un obbiettivo luminosissimo con Posa, Mezza posa ed Istantanea
Caricabile e scaricabile in piena luce
L. 98.-
Dopo mezz'ora si può usare con successo.
Dimostrazioni gratuite in ogni nostro Negozio
GLI APPARECCHI KODAK GODONO VENTI ANNI DI RIPUTAZIONE E DI CONTINUO SUCCESSO
KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10 - Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

POTENZA
ROBUSTEZZA
COMODITÀ
DURATA
LA PAIGE E' LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO ..
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI A 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, nécessaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DEPARTEMENT K. DETROIT MICH. U.S.A.

— Sono stati appaltati i lavori per la costruzione dell'ultimo tratto della strada che partendo dall'Adda deve raggiungere il Ticino, attraversando Vimercate, Monza, Saronno, Rescaldina, Castellanza e Busto. Tale tronco (Saronno-Rescaldina-Castellanza) sarà costruito sul sistema francese, con marciapiede pei pedoni e pei velocipedi in rialzo.

BIBLIOTECA

« Guida di Milano e Provincia » (Società Editrice Savallo, Verziere, 4, Milano).

Ecco una buona notizia per i milanesi ed anche per chi ha relazioni d'affari con la nostra città. E' uscita la *Guida Savallo* 1912.

Anche l'edizione di quest'anno ha delle interessanti primizie: citiamo, ad esempio, una splendida carta a sei colori dei Riparti del Comune di Milano, assai nitida e precisa. E magnifico sempre il corredo delle tavole planimetriche della città, in fotolito, il di cui aggiornamento è eseguito ogni anno con una diligenza tecnica eccezionale.

Anche il testo che riempie le tremila pagine del volume rivela la cura con cui la Società Editrice Savallo segue lo svolgersi ed il trasformarsi della nostra Milano.

« Almanach Hachette 1912 ». Petite encyclopédie populaire de la vie pratique. Edizione completa. Librairie Hachette et Compagnie, Parigi. L. 3,50.

Una delle ben note pubblicazioni della importante Casa francese, l'*Almanacco Hachette*, ha il grandissimo vantaggio di non essere soltanto un almanacco, utile per un anno e poi destinato al cenciaiuolo. Una collezione di Hachette rappresenta invece una enciclopedia continuamente tenuta a giorno. Non crediamo si possa fare miglior elogio.

Ing. Alfredo Schlomann. « Vocabolario tecnico illustrato nelle sei lingue: Italiana, Tedesca, Inglese, Francese, Russa e Spagnola ». Volume X°: Veicoli a motore (carri e canotti automobili, aeronavi e aeroplani a motore). Editori: Sperling e Kupfer, Milano, L. 15.

Utilissimo libro perchè riempie le lacune lasciate da tutti i dizionari che non sono specializzati. Infatti non di rado accade che di speciali termini non si riesca a trovare il vocabolo di esatto valore in altra lingua, tanto la forma d'origine è entrata nell'uso.

Questo vocabolario scioglie ogni difficoltà, anche perchè l'autore ha avuto la cura di fiancheggiare le traduzioni con opportuni e chiarissimi disegni. L'edizione è elegante, corretta ed il volume risponde alle esigenze moderne.

L. Ventoux-Duclaux et M. Robert. « Bases et méthodes d'études aérotechniques ». Parigi, H. Dunod et E. Pinat, editori. L. 15.

Lo sviluppo straordinariamente rapido della locomozione aerea, i tentativi sempre più audaci dei piloti, sono molto più avanti dei progressi realizzati dai costruttori. Lo scopo di questo volume è di esporre i progressi generali realizzati dalla locomozione aerea e di dedurne quelli che sarebbe necessario raggiungere se si vuole alfine che questa locomozione passi domani all'atto veramente pratico.

In complesso gli autori hanno compiuto un'opera interessante ed utile che esce dai luoghi comuni dei soliti libri sulla storia della navigazione aerea, e che si classifica fra le rare opere di alto valore scientifico che conti la bibliografia aeronautica, restando sempre di facile lettura.

Ernst Neuberg. « Jahrbuch der Automobil-und Motorboot-Industrie ». Ottavo anno. 1911. Berlino, Boll e Pickardt, editori.

I motori ad olio pesante hanno una trattazione completa nell'opera del Neuberg che ha accompagnato l'interessantissima esposizione di dati e di notizie con chiare illustrazioni di assieme e di particolari.

Questo tipo di motore fisso o trasportabile, adattato all'officina o trasformato in locomobile appli-

FN FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio) FN

Sono di prossimo arrivo le rinomatissime motociclette FN con cambio di velocità e debrayage al manubrio, con notevoli migliorie e modifiche e della forza di

3 HP. Nuova Serie 3 HP.

Prenotarsi subito presso i sub-agenti delle varie Provincie e presso gli Agenti Generali per l'Italia:

A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telefono 7-90 - MILANO

I° FISCHER su Biplano FARMAN con BOUGIE OLEO

Marca testa di negro.

nel concorso d'idro-aeroplani a MONACO

AUTOMOBILI LANCIA TORINO

AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE

BECHIS & BERTOLINO TORINO

Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

cato a motopompe od a canotti automobili, è ancora troppo poco conosciuto dalla generalità per essere diffuso come dovrebbe; esso è destinato a rendere ottimi servizi non alla sola industria, ma anche alla navigazione, che lo ha già adottato con pieno successo.

Ing. A. Bracke. « L'année aéronautique Belge ». 1911 (omaggio dell'autore).

E' un annuario sportivo, tecnico e documentario, perchè rende conto minuziosamente di tutte le manifestazioni di aeronautica che hanno avuto luogo nel Belgio nel corso dell'annata.

Motorluftschiff - Studiengesellschaft. Jahrbuch 1910-1911. Quarto anno. Pag. 190.

Non ne possiamo parlare come ne vorremmo, per la solita questione dello spazio. Ci teniamo però a dire che le biblioteche degli *sportmans* con questo libro si arricchirebbero di una pubblicazione meritevole di una certa considerazione.

R. De Gaston. « Les aéroplanes de 1911 ». Studio tecnico illustrato. Librairie Aéronautique, editrice, Parigi. Pag. 200. L. 6.

Chi si interessa dei progressi dell'aviazione troverà in questo volume un trattato volgarizzatore e documentato, fin nei minimi dettagli, di tutti i meravigliosi apparecchi a cui dobbiamo le prodezze degli aviatori.

Un capitolo importante, accompagnato da numerose fotografie, è dedicato a ciascun apparecchio, e i Deperdussin, i Nieuport, i Farman, i Blériot sono descritti chiaramente con forma semplice e piacevole, esente da qualunque aridità matematica.

Due capitoli sui motori e sulle eliche chiudono quest'opera veramente rimarchevole.

Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. « Manuel d'exercices physiques ». Annuaire 1911. Parigi, 34, rue de Provence. Pag. 626.

E' un libriccino che può tornare di grande utilità ai cultori dei varî *sports* nelle contestazioni che possono nascere nel procedere delle partite e di fronte a casi speciali. Nel volume si contengono i codici — diciamo così — del *golf*, del *water pool*, del *lawtennis*, dell'*hockey* del *football rugby*, e dell'atletismo in genere.

Enrico Catellani. « Il diritto aereo ». Torino, Fratelli Bocca, editori. Pag. 240. L. 8.

Certo non vi sarà studio di primario avvocato che sia privo di così interessante pubblicazione, dovuta ad un professore ben noto e il nome del quale figura bene nella collezione di opere giuridiche che i Bocca, i solerti e serî editori, han saputo pubblicare a tutto vantaggio della coltura nazionale del paese e con grande beneficio del mondo legale, specialmente quando si trattano argomenti nuovi qual'è quello del diritto aereo.

Ligue Nationale Aérienne. « Annuaire Général 1911 ». Parigi, 27, rue de Rome. (Omaggio della *Revue Aérienne*).

Interessante pubblicazione che si raccomanda a tutti i cultori della scienza aerea. Il libro contiene indicazioni che costerebbero ricerche lunghissime.

Dott. Bommier. « Le Bréviaire du Chauffeur ». H. Dunod et E. Pinat, editori. Parigi. L. 8.

Questa quinta edizione rinnova il successo costante delle precedenti. Lo scopo di essere completo non ha fatto dimenticare all'autore la preoccupazione di restare alla portata di tutti: e l'opera costituisce veramente un'enciclopedia popolare dell'automobile. Gli indici alfabetici e le tavole ne fanno un libro facile da consultare e utile da leggere; ed è in modo semplice e chiaro che risponde ai piccoli frequenti inconvenienti che si possono presentare agli automobilisti.

Foreningen Til Ski-Idraettens Fremme « Aarbog 1911» Christiania. Pag. 166.

Tutti gli skiatori dovrebbero leggere questo volume: quando... ne fossero capaci. Sarebbe perciò indispensabile che gli editori che già han saputo vestire lodevolmente il libro provvedessero per una traduzione non diciamo in italiano — chè sarebbe troppo ardire il nostro — ma almeno in francese.

Annuario Fontanella 1911. Guida completa della Riviera Italiana di Levante e di Ponente. Anno X. L. 3,50.

LANCIA - Torpedo a 7 posti.
Montati con pneumatici "MICHELIN"
FABBRICA AUTOMOBILI
TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75
LANCIA
— 1912 —
TIPO UNICO.
20-30 HP.

Una guida quasi completa. Diciamo quasi non perchè gli editori abbian mancato, ma perchè le esigenze dei viaggiatori sono tutti i giorni in aumento. Specialmente gli italiani che per anni ed anni trovarono che le migliori guide dei loro paesi eran quelle compilate dagli stranieri. Questa del Fontanella è stata oggetto di molte cure e crediamo poterla suggerire a chi nei meravigliosi paesi voglia recarsi per una più o meno lunga visita.

Ing. René Champly. « Gazogènes et moteurs à gaz pauvre à la portée de tous. » H. Desforges, editore, Parigi. L. 7,50.

Il nuovo libro di Champly continua la serie delle numerose opere di volgarizzazione che ha già pubblicate. Il gaz povero è ancora poco conosciuto e sopratutto mal conosciuto; eppure costituisce la forza motrice più economica anche a paragone dei motori idraulici.

Numerose illustrazioni arricchiscono le descrizioni molto complete, molto chiare degli apparecchi attualmente in uso ed è trattata anche l'applicazione del gaz povero alla trazione degli automobili, delle automotrici e dei battelli come pure l'illuminazione e il riscaldamento.

E' dunque un'opera questa, completamente al corrente dei progressi moderni di questa scienza, e noi crediamo che renderà buon servizio a tutti coloro che hanno già vecchie macchine a carbone o che pensano di provvedersi di forza motrice.

Arnaldo Cipolla. « Nell'impero di Menelik ». Società Editrice « La Grande Attualità » Milano, 1911. L. 4.

Dir bene di questo libro... noi della *Rivista* che Arnaldo Cipolla vantiamo tra i nostri collaboratori e buoni amici... dirne bene noi... è un po' sospetto. E come fare se il libro veramente è bello, interessante, ricco di particolari, di fotografie, di dati? Limitiamoci quindi ad un consiglio: ai lettori soci del T. C. I.: quello di acquistare il volume che è il migliore mezzo per conoscere bene il valoroso e colto corrispondente viaggiante.

Ing. M. H. André. « L'industrie automobile en 1911 ; G. Mathière, editore. Parigi, 32-34 rue de Charonne. Pag. 194. L. 12.

Un bel volume degno di essere osservato con molta attenzione per la sua spiccata forma pratica che si rivela in ogni particolare. Belle pagine illustrano e studiano i motori e saran lette con viva passione dagli intenditori.

Dott. Pietro Ducceschi. « Codice degli Automobilisti e Ciclisti ». Firenze: « Biblioteca di legislazione amministrativa », editrice. L. 2,50.

Non occorrono molte parole per libri di questo genere... Non è amena lettura, no — ma nè un ciclista nè un automobilista del volumetto dovrebbe esser privo, perchè esso è una completa raccolta di legislazione sugli automobili, motocicli e velocipedi (circolazione, tasse, dogane, ferrovie, V. C. A.).

Albert Dauzat. « Mers et montagnes d'Italie. » Parigi 1911. L. 3,50. (Omaggio dell'autore).

E' un libro divertente anche per noi italiani che conosciamo i paesi che il Dauzat visitò e descrive con anima d'artista. Poi — specialmente in questi giorni — è di conforto leggere parole affettuose per noi italiani dette da uno straniero il quale ha l'onestà di scrivere periodi come questi: « bon peuple italien, si meconnu, si calomnié chez nous, ceux qui ont vécu au milieu de toi n'oublieront pas, eux au moins, les qualités exquises d'hospitalité, de cordialité simple et touchante, qu'un français rencontre rarement ailleurs, même dans sa patrie ».

G. Orlandi e E. Anfossi. « Monografie di Casatenovo e suoi dintorni ». Milano, 1911.

Ottima pubblicazione che potrà tornare assai utile ai cultori di storia per i particolari, molti dei quali pochissimo noti — che gli autori han registrato intorno ai monumenti ed agli uomini.

Foreningen för Skidlöpningens Främjande i Sverige. « Pa Skidor ». Arsskrift 1910-1911. Stockholm.

E il manuale degli skiatori. Ricco di belle illustrazioni, il volume non ha che un difetto, quello di essere scritto in una lingua che non ha un numero troppo vasto di conoscitori e di cultori.

Accumulatori Elettrici TUDOR

MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA

Società Generale Italiana Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO

BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA

ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI
per qualunque applicazione.

BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.

:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::

LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

cato a motopompe od a canotti automobili, è ancora troppo poco conosciuto dalla generalità per essere diffuso come dovrebbe; esso è destinato a rendere ottimi servizi non alla sola industria, ma anche alla navigazione, che lo ha già adottato con pieno successo.

Ing. A. Bracke. « L'année aéronautique Belge ». 1911 (omaggio dell'autore).

E' un annuario sportivo, tecnico e documentario, perchè rende conto minuziosamente di tutte le manifestazioni di aeronautica che hanno avuto luogo nel Belgio nel corso dell'annata.

Motorluftschiff - Studiengesellschaft. Jahrbuch 1910-1911. Quarto anno. Pag. 190.

Non ne possiamo parlare come ne vorremmo, per la solita questione dello spazio. Ci teniamo però a dire che le biblioteche degli *sportmans* con questo libro si arricchirebbero di una pubblicazione meritevole di una certa considerazione.

R. De Gaston. « Les aéroplanes de 1911 ». Studio tecnico illustrato. Librairie Aéronautique, editrice, Parigi. Pag. 200. L. 6.

Chi si interessa dei progressi dell'aviazione troverà in questo volume un trattato volgarizzatore e documentato, fin nei minimi dettagli, di tutti i meravigliosi apparecchi a cui dobbiamo le prodezze degli aviatori.

Un capitolo importante, accompagnato da numerose fotografie, è dedicato a ciascun apparecchio, e i Deperdussin, i Nieuport, i Farman, i Blériot sono descritti chiaramente con forma semplice e piacevole, esente da qualunque aridità matematica.

Due capitoli sui motori e sulle eliche chiudono quest'opera veramente rimarchevole.

Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. « Manuel d'exercices physiques ». Annuaire 1911. Parigi, 34, rue de Provence. Pag. 626.

E' un libriccino che può tornare di grande utilità ai cultori dei varî *sports* nelle contestazioni che possono nascere nel procedere delle partite e di fronte a casi speciali. Nel volume si contengono i codici — diciamo così — del *golf*, del *water pool*, del *lawtennis*, dell'*hockey* del *football rugby*, e dell'atletismo in genere.

Enrico Catellani. « Il diritto aereo ». Torino, Fratelli Bocca, editori. Pag. 240. L. 8.

Certo non vi sarà studio di primario avvocato che sia privo di così interessante pubblicazione, dovuta ad un professore ben noto e il nome del quale figura bene nella collezione di opere giuridiche che i Bocca, i solerti e serî editori, han saputo pubblicare a tutto vantaggio della coltura nazionale del paese e con grande beneficio del mondo legale, specialmente quando si trattano argomenti nuovi qual'è quello del diritto aereo.

Ligue Nationale Aérienne. « Annuaire Général 1911 ». Parigi, 27, rue de Rome. (Omaggio della *Revue Aérienne*).

Interessante pubblicazione che si raccomanda a tutti i cultori della scienza aerea. Il libro contiene indicazioni che costerebbero ricerche lunghissime.

Dott. Bommier. « Le Bréviaire du Chauffeur ». H. Dunod et E. Pinat, editori. Parigi. L. 8.

Questa quinta edizione rinnova il successo costante delle precedenti. Lo scopo di essere completo non ha fatto dimenticare all'autore la preoccupazione di restare alla portata di tutti: e l'opera costituisce veramente un'enciclopedia popolare dell'automobile. Gli indici alfabetici e le tavole ne fanno un libro facile da consultare e utile da leggere; ed è in modo semplice e chiaro che risponde ai piccoli frequenti inconvenienti che si possono presentare agli automobilisti.

Foreningen Til Ski-Idraettens Fremme « Aarbog 1911» Christiania. Pag. 166.

Tutti gli skiatori dovrebbero leggere questo volume: quando... ne fossero capaci. Sarebbe perciò indispensabile che gli editori che già han saputo vestire lodevolmente il libro provvedessero per una traduzione non diciamo in italiano — chè sarebbe troppo ardire il nostro — ma almeno in francese.

Annuario Fontanella 1911. Guida completa della Riviera Italiana di Levante e di Ponente. Anno X. L. 3,50.

LANCIA - Torpedo a 7 posti.
Montati con pneumatici "MICHELIN"

FABBRICA AUTOMOBILI

ORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO.
20-30 HP.

Una guida quasi completa. Diciamo quasi non perchè gli editori abbian mancato, ma perchè le esigenze dei viaggiatori sono tutti i giorni in aumento. Specialmente gli italiani che per anni ed anni trovarono che le migliori guide dei loro paesi eran quelle compilate dagli stranieri. Questa del Fontanella è stata oggetto di molte cure e crediamo poterla suggerire a chi nei meravigliosi paesi voglia recarsi per una più o meno lunga visita.

Ing. René Champly. « Gazogènes et moteurs à gaz pauvre à la portée de tous. » H. Desforges, editore, Parigi. L. 7,50.

Il nuovo libro di Champly continua la serie delle numerose opere di volgarizzazione che ha già pubblicate. Il gaz povero è ancora poco conosciuto e sopratutto mal conosciuto; eppure costituisce la forza motrice più economica anche a paragone dei motori idraulici.

Numerose illustrazioni arricchiscono le descrizioni molto complete, molto chiare degli apparecchi attualmente in uso ed è trattata anche l'applicazione del gaz povero alla trazione degli automobili, delle automotrici e dei battelli come pure l'illuminazione e il riscaldamento.

E' dunque un'opera questa, completamente al corrente dei progressi moderni di questa scienza, e noi crediamo che renderà buon servizio a tutti coloro che hanno già vecchie macchine a carbone o che pensano di provvedersi di forza motrice.

Arnaldo Cipolla. « Nell'impero di Menelik ». Società Editrice « La Grande Attualità ». Milano, 1911. L. 4.

Dir bene di questo libro... noi della *Rivista* che Arnaldo Cipolla vantiamo tra i nostri collaboratori e buoni amici... dirne bene noi... è un po' sospetto. E come fare se il libro veramente è bello, interessante, ricco di particolari, di fotografie, di dati? Limitiamoci quindi ad un consiglio: ai lettori soci del T. C. I.: quello di acquistare il volume che è il migliore mezzo per conoscere bene il valoroso e colto corrispondente viaggiante.

Ing. M. H. André. « L'industrie automobile en 1911 ; G. Mathière, editore. Parigi, 32-34 rue de Charonne. Pag. 194. L. 12.

Un bel volume degno di essere osservato con molta attenzione per la sua spiccata forma pratica che si rivela in ogni particolare. Belle pagine illustrano e studiano i motori e saran lette con viva passione dagli intenditori.

Dott. Pietro Ducceschi. « Codice degli Automobilisti e Ciclisti ». Firenze: « Biblioteca di legislazione amministrativa », editrice. L. 2,50.

Non occorrono molte parole per libri di questo genere... Non è amena lettura, no — ma nè un ciclista nè un automobilista del volumetto dovrebbe esser privo, perchè esso è una completa raccolta di legislazione sugli automobili, motocicli e velocipedi (circolazione, tasse, dogane, ferrovie, V. C. A.).

Albert Dauzat. « Mers et montagnes d'Italie. » Parigi 1911. L. 3,50. (Omaggio dell'autore).

E' un libro divertente anche per noi italiani che conosciamo i paesi che il Dauzat visitò e descrive con anima d'artista. Poi — specialmente in questi giorni — è di conforto leggere parole affettuose per noi italiani dette da uno straniero il quale ha l'onestà di scrivere periodi come questi: « bon peuple italien, si meconnu, si calomnié chez nous, ceux qui ont vécu au milieu de toi n'oublieront pas, eux au moins, les qualités exquises d'hospitalité, de cordialité simple et touchante, qu'un français rencontré rarement ailleurs, même dans sa patrie ».

G. Orlandi e E. Anfossi. « Monografie di Casatenovo e suoi dintorni ». Milano, 1911.

Ottima pubblicazione che potrà tornare assai utile ai cultori di storia per i particolari, molti dei quali pochissimo noti — che gli autori han registrato intorno ai monumenti ed agli uomini.

Foreningen för Skidlöpningens Främjande i Sverige. « Pa Skidor ». Arsskrift 1910-1911. Stockholm.

E il manuale degli skiatori. Ricco di belle illustrazioni, il volume non ha che un difetto, quello di essere scritto in una lingua che non ha un numero troppo vasto di conoscitori e di cultori.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA
Società Generale Italiana Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN i/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
ACCUMULATORI STAZIONARI E TRASPORTABILI
per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
:: :: Gli Accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale :: :: ::
LISTINI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA ::

Libri ricevuti in dono.

Emile Hureau. « Le secret de l'univers devant la science officielle ». La mécanique universelle dévoilée d'après Clémence Royer et mise à la portée de tous. Jules Rousset, editore, Parigi. L. 3,50.

Associazione fra gli Industriali Metallurgici Italiani, Milano. « The Metallurgic Industry in Italy ». Description of some of the principal Works. Milano 1911.

Österreichisch-Ungarn Reise Handbuch. « Compendio delle ferrovie e delle linee di navigazione austriache e ungheresi ». Vienna 1911. (Omaggio del Ministero dei Lavori Pubblici, Vienna).

Portorose près Trieste. Piccola guida, edita dalla Commissione di Cura di Porto Rose. 1911.

Istituto Coloniale Italiano. « La questione forestale nella Colonia Eritrea ». Roma, 1911.

Istituto Coloniale Italiano. « Il « kitab al-'agurrumiyyah ». tradotto dal dott. Adolfo Grohmann. Roma, 1911.

Svenska Gymnastik-Och Idrottsf reningarnas Riksförbund. « Arsbok 1910 ». Stockholm, 1911.

Cosmopolitan Correspondence Club - Consolato di Roma. « La Repubblica di S. Marino per le feste cinquantenarie italiane del 1911 ».

Giovanni De Maurizi. « La Valle Vigezzo - Da Domodossola a Locarno ». Monografia illustrata. Società Editrice « La Cartografica », Domodossola.

Paul Langhaus. « Carta della Tripolitania col piano della guerra italo-turca ». Scala 1: 3 500 000. Sperling e Kupfer, editori. Milano.

Istituto Geografico Militare. « Carta dimostrativa della Tripolitania ». Scala 1: 1 500 000. Firenze, 1911.

The Alpine Ski Club Guides. « The Bernese Oberland ». Parte I, di Arnold H. M. Lunn, Londra, H. Marshall e Son, editori.

Umberto De Faccio. « Copie fotografiche delle opere d'arte esistenti in S. Daniele (Friuli) ». (Dono del signor G. Cinelli).

Le Città d'Italia illustrate. « Venezia ». Storia, monumenti, ecc. Società Editrice Sonzogno, Milano.

Gallotti Antonio. « Modificazioni alle tasse di bollo, registro e ipotecarie e sulle concessioni governative ». Como, Tipografia Editrice Ostinelli.

R. Scuola Media di Studi applicati al Commercio in Milano. « Annuario 1911 ».

Internationale Automobil-Ausstellung, Berlin 1911. « Offizieller Katalog ». G. Braunbeck e Gutenberg, editori, Berlino.

Federazione Italiana dei Consorzi Agrari di Piacenza. « Secondo Annuario 1911 ». Le Società agrarie di acquisto in Italia fino al 1910.

Den Norske Turistforenings. « Aarbok for 1911 ». Kristiania, 1911.

Sezione Tridentina della Lega Nazionale. « L'attività delle Società pangermaniste nel Trentino ». Trento, 1911.

Testa Venceslas Alphonse. « Nouveaux horizons de la mécanique appliquée ». Bologna, 1911 (omaggio dell'autore).

A. Santilli. « Per la soluzione di un problema che interessa la difesa e l'economia nazionale ». Casalbordino, 1911. (Omaggio dell'autore).

Club Alpino Italiano - Sezione di Verona. « Annuarii 1910 e 1911 ».

Club Alpino Accademico Italiano. « Annuario III 1910 ». Torino, 1911.

Ministero delle Finanze. « Relazione della Direzione Generale del Demanio per l'esercizio finanziario 1909-1910 ». Roma, 1911.

Alfredo Nota. « Sessant'anni di eloquenza parlamentare in Italia 1848-1908 ». Dispensa XI. A. F. Formiggini, editore, Genova.

SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per siasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi Automobilismo. Navigazione, Aerostatica.

AI SOCI
Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

"BACTEROL"
Dotato dei migliori certificati delle più importanti Celebrità Medico-Chirurgiche adottato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
MILANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
Telegrammi: BACTEROL - MILANO
Società Disinfettante Bacterol
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL"
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

BUSCH APPARECCHI A MANO
Le "LILIPUT" 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH" — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY - Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. O
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

CONSULENZA LEGALE

Contravvenzione — Tassa velocipedi — Contrassegno rimosso o manomesso.

Non costituisce contravvenzione il fatto del ciclista che per premunirsi contro lo smarrimento o la sottrazione di un contrassegno, *fornito dal Fisco con congegno di chiusura imperfetto, fissa il* contrassegno *stesso al velocipede con una funicella.*

Sentenza del Pretore Urbano di Torino, in data 24 febbraio 1912.

In seguito all'odierno orale pubblico dibattimento tenutosi in presenza dell'imputato, sentito il P. M. nelle sue requisitorie, la difesa e l'imputato che primo ed ultimo ebbe la parola:

E' noto il sistema usato dalla Amministrazione delle Finanze per la riscossione della tassa annuale sulla circolazione dei velocipedi.

I pubblici uffici incaricati dell'esazione di questa tassa vendono al possessore del velocipede un contrassegno metallico da applicarsi allo sterzo del veicolo costituente la prova del pagamento della tassa.

E mentre nei passati anni questo contrassegno poteva trasportarsi dall'una all'altra bicicletta, per la legge del 17 luglio 1910, art. 2, deve invece essere stabilmente fissato al tubo anteriore del telaio dello sterzo, così da non poter essere rimosso.

E ad impedire la dolosa rimozione del contrassegno venne questo fornito di un congegno di chiusura sistemato in modo che una volta chiuso questo congegno non può aprirsi senza rottura.

Così stabilisce l'art. 3 del Reg. 31 agosto 1910, n. 642; e l'art. 10 della legge 17 luglio 1910 punisce colla pena dell'ammenda di L. 20 colui che è trovato a circolare con velocipede che abbia il contrassegno applicato in modo difforme da quanto nella detta legge previsto.

Data quindi l'impossibilità materiale che il co gegno di chiusura possa aprirsi senza rottura, *ju et de jure* ne consegue la condanna di chi viene trovarsi nelle condizioni di fatto relative alle m nomissioni del congegno di chiusura, che sono cordate nel citato art. 10, legge 17 luglio 1910.

Senonchè, mentre la legge assicura la perfezione congegni di chiusura, i fatti stanno a dimostra continuamente che questi congegni sono superla vamente difettosi, e si aprono con la massima fa lità senza alcuna rottura, e che mentre gli uffici pu blici credono di vendere congegni che debbano t telare la buona fede del cittadino che ossequen alla legge paga la dovuta tassa, in realtà colla ma sima buona fede da parte loro, nell'assoluta imp sibilità di constatare i difetti del congegno, ve dono invece congegni che oltre a non tutelare il ritto di colui che ha pagato la tassa, lo espongo ad una controversia giudiziaria.

Il teste avv. Cortese Adamo, incaricato dall'U ficio Municipale di Torino della consegna al pu blico del contrassegno per la tassa annuale dei locipedi, ebbe a dichiarare in udienza, che su t mila contrassegni venduti dall'Ufficio Municip Pesi e Misure ebbe ad avere circa milleduecen reclami per il difettoso funzionamento del co gegno di chiusura... che non vuole star chiuso riferì il fatto suo personale, di aver acquistato congegno che affatto non serviva a tener chiuso contrassegno allo sterzo del velocipede.

Ed allora la presunzione *juris et de jure* stabil dall'art. 3 del Regolamento 31 agosto 1910, viene necessità di cose a mancare: e data la possibil che i congegni di chiusura possano aprirsi sen alcuna dolosa rottura, deve assolutamente e ir missibilmente essere condannato alla pena dell'a menda comminata dall'art. 10 della legge 17 glio 1910, colui che ha il congegno di chiusura r regolarmente fissato al velocipede?

GUIDO POMA Agente Genera per l' Italia:
Nuovi Modelli 1912 Motori Monobloc 10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Par
Vetture per Città - Turismo e servizi pubb
MILANO STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 3 OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 2
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZION

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

TRIGEMINA
RACCOMANDATA DA AUTORITÀ MEDICHE
Il potere antidolorifico delle CAPSULE di TRIGEMINA si esplica con successo straordinariamente sicuro e pronto. La Trigemina agisce nel modo il più efficace *nei dolori di capo, dei denti, e dell'orecchio*, come pure in tutte le affezioni specie *dei Nervi cerebrali diretti*. Non arreca mai disturbi successivi di forte intontimento. — Flac. orig. da 20 cap. di gr. 0.25 ciasc. L. 2.– Scat. orig. da 10 caps. di gr. 0.25 ciasc. L. 1.20 – Si trovano in tutte le farmacie. – Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRUNING – Milano, Via Mario Pagano, 44

Ecco la domanda che si propone il Giudice nel aso attuale. Fossati Angelo è un commerciante: Egli cquistò per il suo velocipede il contrassegno; aplicando il congegno di chiusura, questo subito ebbe guastarsi, ossia ad aprirsi dopo aver introdotto il ermo a vite nella scatoletta a molla. Le molle cedetero e quindi rimasero senza azione sulla dentaliera lel perno che potevasi a beneplacito togliersi dalla catoletta.

Il teste da lui dedotto, Sacaro Alfredo, testimoniò uanto l'imputato ebbe ad affermare. Si trovò così l Fossati costretto a fermare il contrassegno allo terzo con una funicella: colto in contravvenzione ıon volle sistemare la sua pendenza in via amministrativa e fu deferito al Giudice per il procedimento ɔenale.

Deve ritenersi, date le condizioni di fatto suesposte, il Fossati Angelo colpevole della contravvenzione all'art. 10 della legge 17 luglio 1910? Egli ıa fatto tutto quanto gli imponeva la legge nei riguardi del pagamento della tassa, acquistò il suo contrassegno munito dell'apparecchio di chiusura :he non deve più aprirsi senza rottura; fu ingannato, in massima buona fede da parte dell'Ufficio ncaricato della vendita, sulle condizioni dell'apparecchio di chiusura, e questo non funzionando loveva pur provvedere a che il contrassegno fosse ıpplicato stabilmente in modo visibile allo sterzo lel suo velocipede.

La manomissione del congegno di chiusura non fu dal Fossati voluta, egli ne ha dato le prove, l'articolo 45 del Codice Penale deve avere anche in queste contravvenzioni la sua applicazione, e quanto meno per non provata reità il Fossati Angelo deve venire assolto.

Il deposito da lui prestato nelle mani degli agenti deve essergli restituito. P. Q. M. assolve per inesistenza di reato.

* * *

Nota. — Plaudiamo alla conclusione di questo notevole giudicato, che risponde pienamente ai principî della dottrina, alle disposizioni della legge ed alle norme della logica. E' veramente anormale, che l'Amministrazione delle tasse, fornisca *congegni di chiusura che non chiudono* e si pretenda che i contribuenti con questi, e soltanto con questi, *fissino stabilmente* i contrassegni al guidone dei veicoli.

La contravvenzione si pretende pure contestarla per le automobili, allorquando il contrassegno non è regolarmente fissato al guidone per imperfezione del congegno di chiusura, sebbene per esse il contrassegno sia soltanto l'*indice esterno* dell'effettuato pagamento e non *la sola prova del pagamento* come per le biciclette.

Pur troppo non tutti i Pretori giudicano alla stregua del Pretore Urbano di Torino e per taluno basta il fatto materiale di aver aggiunto uno spago o messo una goccia di stagno per ritenere senz'altro *manomesso* od *alterato* quel preziosissimo *congegno* che le finanze per lo più forniscono in stato inservibile.

Per le *automobili* manca un ragionevole scopo di contravvenire alla legge manomettendo il contrassegno, perchè il pagamento della tassa risulta per quella determinata vettura, e soltanto per quella, dalla quitanza scritta sul libretto di circolazione. A che dunque si connetterebbe il reato? Come concepire una contravvenzione punibile quando il fatto non costituisce, nè può in nessun modo costituire un pericolo od un danno qualsiasi per la società?

Con stupore abbiamo quindi letto una sentenza del Pretore di Como, il quale ritenne, senza in verità darne ragione plausibile e convincente, contravvenzione il fatto di un automobilista che per fissare stabilmente il contrassegno al guidone dell'automobile aveva saldato con una goccia di stagno il famoso congegno di chiusura, che non chiude. (Sentenza, 27 febbraio 1912, causa Wild).

Encomiabile, lo ripetiamo, per serenità logica e buon senso ci sembra la sentenza, in tema di biciclette, del Pretore Urbano di Torino, mentre inconcepibile, in tema d'automobili riteniamo quella del Pretore di Como.

Ica

Società Anonima - Dresda
La più grande fabbrica di Camere in Europa.

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica.

In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.

Catalogo generale N. 297 gratis.

RAPPR. PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - S. Quintino, 21

PETROLI D'ITALIA

MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA

MILANO - Via Andegari, 12

BENZINE PER AUTOMOBILI

PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

COMUNICATI UFFICIALI

STATO DI DISTRIBUZIONE DELLE PUBBLICAZIONI PERIODICHE. — I soci del 1911 a compimento del blocco pubblicazioni loro spettanti devono ricevere ancora i due fogli della Carta d'Italia di Nizza e Taranto dei quali sarà iniziata la spedizione al più presto possibile.

* * *

I soci del 1912 riceveranno le pubblicazioni a cui hanno diritto nell'epoca per ognuna di esse qui sotto indicata.

Gli otto fogli della *Carta d'Italia* promessi, saranno spediti in quattro blocchi di due fogli ognuno divisi approssimativamente così: Foggia e Bari; Iglesias e Cagliari; Sassari e Tempio Pausania; Trento (invece di Belluno come annunziato in precedenza) e Lecce.

La Guida regionale illustrata *Lazio* che è in corso di stampa verrà inviata quanto prima e sarà seguita nell'ordine di distribuzione dalla Guida regionale illustrata dell'*Emilia* che è in via di compilazione.

La spedizione della monografia «*Il bosco contro il torrente*» è cominciata alla fine di aprile nella misura di circa 3000 copie ogni giorno lavorativo. Essa esigerà all'incirca due mesi.

La spedizione dell'*Annuario Generale* 1912 è cominciata ai primi del corrente maggio in ragione di 2000 copie al giorno.

Essa esigerà circa due mesi.

RIDUZIONI PEI SOCI. — **Stabilimento Bagni Terme — Milano** — (Foro Bonaparte, 68) — Pratica ai soci del T. C. I. il ribasso del 20 % su gli abbonamenti a tutte le diverse specie di bagni. Concede inoltre a L. 5 l'abbonamento a sei bagni semplici che in tariffa costano L. 6,50.

Ferrovia del Monte Generoso. — (Direzione Capolago — Lago di Lugano) — Concede lo sconto del 50 % sulle tasse ordinarie di andata e ritorno, e del 20 % sulle tariffe festive pure di andata e ritorno.

Tramvia e Funicolare Varese - Sacro - Monte, Varese-Campo dei Fiori — La Direzione della Società Varesina per Imprese Elettriche concede a datare dal 1° giugno lo sconto del 50 % sui prezzi normali dei biglietti di andata e ritorno, e cioè: Varese-Sacromonte e ritorno L. 1,10 - Varese-Campo dei Fiori e ritorno L. 1,50.

I biglietti verranno rilasciati unicamente dall'Ufficio indicazioni in Varese (Portici Corso Roma) verso presentazione della tessera.

NUOVE NOMINE

Capi Consoli.

Bari .... Valente ing. cav. Gaetano.

Consoli.

Acqui .... Gittardi cap. Arminio (C. M.).
Barletta .... Diciotti cap. Ubaldo.
Bergamo .... Caperdoni ten. Felice (C. M.).
Campli .... Rozzi Giuseppe.
Ceva .... Bracco avv. Ulrico.
Chiavenna .... Del Curto dott. Amerigo.

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8
(Nuovo) Grand Hotel Baglioni
Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. *GUIDO BAGLIONI, propr.*
Stessa Casa a Firenze **Grand Hotel Baglioni**

"EMAILLITE" Marca depositata e brevettata
SMALTI E VERNICI speciali per aviazione, aeronautica, elettricità, appretti, ecc. — Tessuti crudi, impermeabili, ecc., speciali per l'aeronautica e l'aviazione.
Rappresentanti Generali per l'Italia e Colonie:
G. M. BALSARI & C. MILANO Corso Venezia, 71

SPA
Esposizione Intern. Torino 1911
SPA VETTURE DA TURISMO
Fuori Concorso
(Membro della Giuria)
VETTURE INDUSTRIALI
Grand Prix
Medaglia Speciale SPA
Ministero d'Agricoltura Industr. e Comm.
SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
OFFICINE IN TORINO

Corato	Di Faivano Patroni Griffi barone Felice.
Cotrone	Gambigliani Zoccoli ten. Felice (C. M.).
La Maddalena	Cotta cap. Edoardo (C. M.).
Mogadiscio	Sciomachen ten. Franc. (C. M.).
Montorio Romano .	Galdieri dott. Manlio.
Oropa	Ramella Levis Giuseppe.
Osio Sotto	Borleri Andrea.
Pontedilegno	Donati Lino.
Tagliuno	Rotigni Marco.
Turi	Ardisson avv. Pietro.

Medici.

Calvagese	Bianchi dott. Attilio.
Chieti	Leonelli dott. Felice.
Fano	Pinzani dott. Enrico.
Masio	Gallo dott. Natale.
New York	Castelli dott. Alfonso.
Pontevico	Cerioli dott. Mario.

Legali.

Ceva	Roddolo avv. Giacinto.
Pesaro	Paterni avv. Alessandro.

Consoli dimissionari.

Alba	Perlino ten. Gregorio (C. M.).
Berlino	Fabozzi dott. Umberto.
Cassano Magnago .	Roda Luigi (decesso).
La Maddalena	Ansaldi magg. Luigi (C. M.).
Longarone	Ott cap. Gaspare (C. M.).
Manciano	Fratini dott. Tommaso.
Nonantola	Pederzini rag. Carlo Alberto.
Padova	Paresi avv. comm. Francesco, capo console (decesso).
Terni	Fabbri dott. Giuseppe.

Medici.

Terni	Fabbri dott. Giuseppe.

Legali.

Savignano di Romagna	Spinelli avv. Guido.

Soci benemeriti (1)

Bicelli Angelo, Milano — Bizzi Carlo Edmondo, Ponticelli d'Imola — Dal Collo dott. Augusto, Vicenza — Del Giudice avv. Filippo, Amantea — Gallo rag. Ernesto, Vicenza — Genova Esperanto, Genova — Lamoitié Alberto Giuseppe, Bahia Blanca — Maltese geom. Antonio, Reggio Calabria — Navone Giuseppe, Torino — Padova dott. Eugenio, Padova — Prati Aldo, Torino — Roccatagliata Andrea, Buenos Ayres — Rolla Giuseppe, Reggio Calabria — Rugiadini rag. Emilio, Sampierdarena — Solimani Alfonso, Ferrara — Tortorici Gaspare, Tobruk — Tosi Giuseppe, Domodossola.

Premiati con Medaglia d'oro.

Malgarini Rodolfo, Medole.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento* Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia é d'oro.*

Soci benemeriti che hanno conseguito la medaglia d'argento dei Centomila. (*)

Albanese Luigi, Napoli — Allegrenzi Ferruccio, Susegana — Amato ing. Giuseppe Sante, Irsina — Angeli rag. Vittorio, Trieste — Arnaldi Luigi, Avi-

(*) Ad ogni socio che ha presentato dal 1° giugno 1911 al 31 gennaio 1912 cinque nuove adesioni al T. C. I. è stata assegnata la medaglia in argento, di benemerenza dei Centomila Soci.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.
Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.
Coperture "U. DE BONMARTINI,, in gomma ed amianto.
RÉCHAPAGES — Camere d'aria.
Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,, (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.
Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.
U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

COPPE PER PREMI
in vero argento e in metallo fortemente argentato.
PREMIATA CASA ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI
Via S. Maurilio, 17 - MILANO (Magazzeno interno)
Ricco Catalogo Coppe e Argenterie gratis a richiesta mediante cartolina doppia.
N. 5364
N. 2540

gliana — Bandini avv. G. B. Luigi, Pegli — Bartolozzi Corrado, S. Marcello Pistoiese — Boselli prof. Olinto, Messina — Calef Ciro, Senigallia — Cametti geom. Giovanni, Torino — Castello Matteo, Genova — Cinti dott. Ernesto, Firenze — Colombo rag. Tito, Torriglia — De Andrea Renzo, Tripoli — Dello Sbarba dott. Bruno, Mira — De Michelis Michele, Torino — Fiorentini Gioacchino, Urbino — Galleano G. B., Savona — Luisada Icilio, Arezzo — Manfredi Rodolfo, Bardello — Manzari Michele, Stornarella — Maschi dott. Giovanni, S. Gregorio Veronella — Mattiello Cesare, Cagliari — Meschini rag. Umberto, Pesaro — Missana Pietro, Dique S. Roque — Modena Luigi, Verona — Paglionica Raffaele, Potenza — Pandolfo geom. Antonino, Solofra — Pezzini ing. Amilcare, Cremona — Pirrone Letterio, Messina — Pollero Giuseppe, Savona — Quaranta Edgardo, Torino — Roccatagliata Andrea, Buenos Ayres — Rolla Giuseppe, Reggio Calabria — Ronchi Giovanni, S. Donà di Piave — Rugiadini rag. Emilio, Sampierdarena — Ruspini Adolfo, Napoli — Simone Enrico, Roma — Spada dott. Gaetano, Imola — Stefani Gino, Venezia — Tagliabue Felice, Gallarate — Tosi Giuseppe, Domodossola — Vercelli Pasquale, Biella — Vietti Pietro, Portomaurizio — Vitrotti Lodovico, Gallarate — Vittorio Nino, Varzo.

Soci quinquennali.

Bulgari Ottorino, Asola — Fiammarelli Luigi, Bergamo — Cassini rag. Guido, Brescia — Cremona Carlos, Buenos Ayres — Caccia avv. Salvatore, Candela — Bellati Bortolo, Feltre — Mazzoleni Bernardino, Lugagnano d'Arda — Boccaccini Pietro, Migliarino — Campiglio comm. Ambrogio; Citterio Este, Milano — Pagani Arturo, Monza — Fontans Enrique, Paysandù — Wild Enrico, Piasco di Saluzzo — Bonifetti Michele, Punta Arenus — Chioffi Alfredo, Reggio Emilia — Bava Beccaris ten. gen. Fiorenzo; Mongini ing. Carlo, Roma — Chiabrero Luigi, Saluzzo — Romiati dott. Giorgio, S. Giorgio di Livenza — Menna Dom. Nicolas, S. Juan — Tomaselli Filho Josè, S. Paulo — Pessano Enrico, Savona — Poli Egidio, Sesto Cremonese — Biblioteca Popolare Municipale, Sestri Ponente — Ferrari Arcangelo; Giacominelli Ovidio; Portioli Santermo, Suzzara — Stefanutti Domenico, Tarcento — Gandolfi Alfredo; Tacconi Guido, Torino — Vendramini ing. Battista, Treviso — Fegitz Ruggero, Trieste — Pallavicini conte Giorgio Vicino; Poggi ten. Giulio, Tripoli — Veronesi Antonio, Verona — Vaccari Marcello, Vicenza — Ranielli Amilcare, Voghera.

LUXINA
G M B
MILANO

"LUXINA"

Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie.

G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

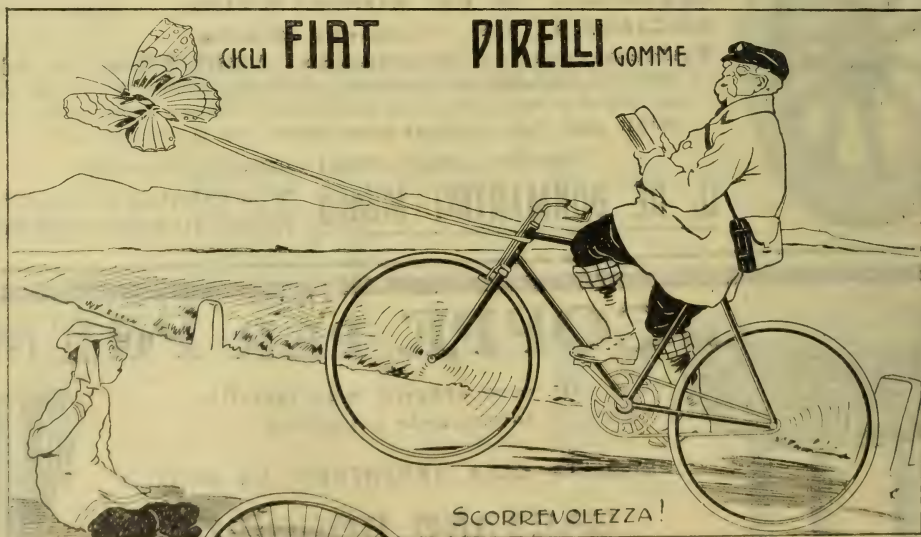
Pastiglie dissetanti e digestive per Turisti, Automobilisti e Ciclisti.

LUIGI ROSSA - VERCELLI
PEPPERMINT
ROSSA

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

CICLI FIAT PIRELLI GOMME

SCORREVOLEZZA!

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Chiedo di essere ammesso al T. C. I in qualità di socio
Annuale *e verso* L. 6 (*L. 8 all'estero*) } *più L. 2 per*
Quinquenn. » » 30 » *40* » } *ammissione*
Vitalizio » *una volta sola* L. 100 (*L. 125 all'estero*)
Mi dichiaro edotto dello Statuto dell'associazione, mi obbligo ad osservarlo ed eleggo domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Nome e cognome ....

paternità .... *di anni* ....

professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... *(Provincia di* .... *Via* .... *N.* ....

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *li* .... *191* ......

RICHIESTA DEI FOGLI ARRETRATI DELLA
CARTA D'ITALIA

Unisco pure l'importo di L. .... *per ricevere i seguenti blocchi* (sottolinearli) *della Carta d'Italia formati coi fogli pubblicati o da pubblicarsi a tutto il 1912.*

PIEMONTE	L. 4.50	LAZIO	L. 2 50
LOMBARDIA	» 3 —	ABRUZZI E MOLISE	» 3.50
LIGURIA	» 1.50	PUGLIE	» 2 —
VENETO	» 1 —	CALABRIA	» 3 —
EMILIA	» 4 —	SICILIA	» 3.50
TOSCANA	» 4 —	CAMPANIA	» 2.50
UMBRIA	» 2 —	BASILICATA	» 1.50
MARCHE	» 2.50		

BLOCCO COMPLETO DEI 44 FOGLI L. 22.

(Firma) ....

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio Quinquennale o Vitalizio

Il sottoscritto, socio { *annuale* / *quinquennale*

residente in ....

(Prov. di ....*)*

Via .... *N.* ....

dal .... *al* ....

con Tessera N. .... *chiede di passare socio :*

vitalizio
quinquennale (1912 1916)

e all'uopo versa la quota di L (1) ....

Richiede l'invio in dono dello **speciale distintivo.**

Firma dell'Associato

....

Da .... *il* .... *19* ......

(1) Quota vitalizia ridotta a L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio almeno dal 1911; L. 95 (L. 120 all'estero) per chi è socio dal 1912. I quinquennali hanno bonificate nel passaggio a vitalizio le quote anticipate dal 1912 in avanti.

Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). Coloro che hanno già rinnovato l'associazione pel 1912 potranno farsi soci quinquennali con detrazione della quota c. a.

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIVNITI

F. I. A. T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-12-15 HP. 15-20 HP.
20-35 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN,,

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
CARRI-BOTTE
GRUPPI MARINI

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN,,

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

Primaria Casa per la Vendita a Rate Mensili

MARIANI & BISSATINI - Via Dante, 15 - MILANO

Nuovi Apparecchi Fotografici

per lastre 9 × 12 — pellicole a rotolo e films-pack 8×10½

Pieghevoli a tre usi

"VERITAS LUX,," Obbiettivo Anastigmatico Extra-Rapid **"Rumer,,"**

Otturatore "IBSO,, - Soffietto a doppio allungamento.

L. 180 pagabili in **20** mesi a **L. 9** al mese

Completo d'accessori per sviluppo e stampa, più un rotolo di pellicole "WELLINGTON,, le migliori del mondo.

"VERITAS EXIMIA,," Obbiettivi Doppi Anastigmatici a scelta

GOERZ Dagor Serie III F. 6,8 e **ZEISS Amatar** F. 6,8

Otturatore *KOILOS* velocità 1/300 di secondo.

Soffietto doppio tiraggio.

L. 360 pagabili in **16** mesi a **L. 22,50** al mese

Completo di accessori per sviluppo e stampa, più un rotolo di pellicole "Wellington,, le migliori del mondo.

Apparecchi studiati e creati esclusivamente per la nostra casa dalla più importante fabbrica del genere. Alla più perfetta finitezza nei loro minimi dettagli, accoppiasi la massima semplicità e solidità, sì da renderli indispensabili per il dilettante finito che vuol ottenere risultati perfetti.

Cataloghi gratis

IMBALLAGGIO GRATIS.

Riempire l'unito tagliando ed inviarlo al nostro indirizzo unitamente all'importo della prima rata.

Nome e cognome ______ *Città* ______

Prov. di ______ *Via* ______

Occupazione ______ *Età* ______

Occorrono circa 10 giorni per le informazioni. Si restituisce l'anticipo se l'affare non si conclude per motivi dipendenti da noi.

Aprile T. C. I.

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE

.. Brevetto proprio ..

"AVALVE,,"

25 HP. monobloc.

35 HP. 4 cil. accoppiati

TIPI CON VALVOLE:

14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.

60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.

tutti montati su Gomme MICHELIN

TIPI INDUSTRIALI

OMNIBUS capaci a 10 - 16 - 24 persone

CAMIONS della portata di 700 - 1000 - 2000 3500 e 5000 chili.

AUTOPOMPE DA INCENDIO

MOTORI per CANOTTI

SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

Elenco dei Candidati

i Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d' ammissione dal 1° al 31 Marzo 1912

SOCI VITALIZI (1)

ACCRA, Ciocchetti Riccardo — BENGASI, Menichelli rag. Vittore — BUENOS AYRES, Cane Antonio; Verazzi Felix — CERNOBBIO, Levy Vittorio — CREMA, Paveri Luigi — DEL CAMPILLO, Tozzini Luigi — GENOVA, Bozzano Pietro; De Fornari march. Eugenio; DE FORNARI marchesa TE-

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO
BOUGIE POGNON LTD 4.90
GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato. Massimo rendimento. Minimo consumo.

Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 % di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità. Immensa praticità.
...ILEY

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.
Patent Maybach
per Vetture e Camions

...appresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

VETTURA DA TURISMO A CINQUE POSTI

Modello S
forza 25 H
con messa
marcia aut
matica. Dista
za fra gli as
delle ruote m
tri 2,75.

R-C-H Automobili Tipo 25 HP.

Modello S S Con messa in marcia automatica, gomme 810 × 90, doppia accensione, cerchioni smonta e rapidamente staccabili, serbatoio per gaz, cerchione di riserva. Mantice (capotte), paraven cinque fanali, tromba, utensili-nécessaire per riparazione delle gomme. ***Motore a lunga corsa, tre veloci valvole racchiuse, magneto.***

Vettura Standard tipo turismo Fornita con gomme e con coperture antidérapants 800 × 90, m tice (capotte), paravento, generatore, tromba, cinque fanali, ut sili-necessaire per riparazione gomme, ma ***senza*** la messa in marcia automatica e gli altri accessorii spec del Modello SS.

La R=C=H ha destato grande meraviglia negli Stati Uniti d'America. Il numero delle vetture sup di parecchie migliaia quello di ogni altra marca vendute nello stesso periodo di tempo; ciò è dov al fatto che la R=C=H ha un valore realmente superiore a quanto si abbia potuto ottenere finora questa industria. — Comparando i dettagli di costruzione, struttura ed equipaggiamento con quelli qualunque altra vettura di altra marca e di prezzo pressochè uguale, risulta evidente la verità d nostra asserzione.

La R=C=H si vende negli Stati Uniti d'America, F. O. B. Detroit Michigan, ai seguenti prez

Modello SS - Vettura da turismo ***con messa in marcia automatica*** come sopra descritto . **L. 4950**
» *Standard* - Vettura da turismo a cinque posti, ma senza messa in marcia automatica, » **4450**
con accessori come sopra descritto . . . . » **4450**
Vettura da viaggio a quattro posti, con messa in marcia automatica . . . . » **3900**
Vettura da viaggio a quattro posti, senza messa in marcia automatica . . . . » **4150**
Vettura da viaggio a due posti con messa in marcia automatica . . . . » **3650**
Vettura da viaggio a due posti, senza messa in marcia automatica . . . .
Queste ultime due con gomme 750 × 75.

La messa in marcia automatica applicata alla R-C-H avviene per effetto del gaz acetilene contenuto serbatoio situato sul predellino.

Il successo della R-C-H nel campo dell'esportazione è stato così immediato quanto la vendita ottenuta n Stati Uniti d'America. Quasi giornalmente avvengono spedizioni nei seguenti paesi:

Australia, Austria, Belgio, Brasile, Guyana Inglese, Canadà, Cuba, Danimarca, Inghilte Messico, Nuova Zelanda, Norvegia, Isole Filippine, Portorico, Russia, Africa del Sud, Svez

Desiderando completare il più rapidamente possibile la nostra cerchia di esportazione, preghiamo gl'i ressati a voler inviare la loro corrispondenza all'indirizzo:

R-C-H CORPORATION - Export Department - 181, Lycaste Str

DETROIT, MICHIGAN, U. S. A.

Indirizzo telegrafico: ***Huppcorp Detroitmich.***
Codici telegrafici: Western Union — Liéber's A 1 e A. B. C. IV e V Edizione.

Particolarità Generali delle Vetture R-C-H MOTORE monobloc a quattro cilindri, alesaggio 81 corsa 125 mm., albero a manovella a due cuscinetti smissione a cardano e valvole racchiuse, triplice sospensione, comando di manovra a destra od a sinistra, a seconda delle gole stradali, trasmissione a vite continua, volante 400 mm. — CONTROLLO - Leva centrale azionata con asta sago ad H, direttamente ed integralmente collegata alla scatola del cardano. — MOLLE - Quella anteriore di forma semi elli quella posteriore ellittica, montata con sistema girevole per ottenere maggiore elasticità (specialità). — CHASSIS in ac stampato ad U. — ASSI - quello anteriore forgiato a doppio T restringentesi alle estremità, quello posteriore semifisso s cialità). — CARROZZERIA tipo inglese, con sedili anteriori larghissimi. — Accessorii completi, come indicato più s

Le Vetture R-C-H vengono fornite con volante di direzione a destra od a sinistra, a seconda delle esigenze regole stradali locali.

RESA, Zoppi Torquato — MASSA MARITTIMA, Carnana G. B. — MERCEDES, Giannini Paris — MILANO, Clerici ing. Gian Pietro; Farisoglio cav. Angelo — MONTA', Quaglia ing. Vittorio — MONTEVIDEO, Becherelli Carlo; Rovella Giuseppe — MORBEGNO, Romegialli dott. Aristide — NAPOLI, Di Marzo Gino; ROUFF ESTELLA; Scribante cav. Paolo — PAYSANDU', Larrauri Teodoro; Legnani Torquato — PINEROLO, Bouvier Mario Augusto — PORTO ALEGRE, Bellè Riccardo — ROMA, Bastianelli cav. dott. prof. Raffaele; Fontana Luigi — ROVATO, Lecco dott. Giuseppe — S. SALVADOR, Treppie di Messi Publio — SAVONA, Sguerso Vincenzo — SCHIO, Rossi bar. Alessandro — SIRACUSA, Rey-Rosa ing. Giovanni — TORINO, Mosso Antonio; Roberti di Castelvetro ing. Edmondo; Vignola Filippo — TUNISI, Gerini cav. Dante — VENEZIA, Braida Francesco.

SOCI ANNUALI (1)

ALESSANDRIA. — Casaloni Lodovico, Ferralasco rag. Mario, PORCELLI ORTENSIA.

Acqui. — Cervetti Guido, Piana Giuseppe, Poggio Vittorio.

Asti. — Armosino Giuseppe, Ghiggi Ettore, Passet ing. Max.

Carpeneto. — Dapaoli Michele.

Casale. — Accademia Filarmonica, Caprioglio Mario, Martignone Mario.

Novi. — Candi Angiolo, Fasce Amerigo.

Quaranti. — Ivaldi Giuseppe.

Tortona. — Gatti Mario.

Vignale. — Corona Guido.

Viguzzolo. — Castellotti Pierino.

ANCONA. — Sestilli Alfredo.

Ostra. — Burattini Francesco.

AQUILA. — Bottegli Luigi, Miceli Giuseppe.

Acciano. — Amicarella Francesco.

Castel del Monte. — Sulli Pasquale.

Leonessa. — Boccanera Luigi, Palla Ennio.

AREZZO. — Droandi Giovanni, Lovari Antonio, Pennacchio ing. Antonio, Ricciarini Eugenio.

Pergine. — Weber Guglielmo.

S. Giovanni Valdarno. — Mecheri cav. Bettino.

ASCOLI PICENO. — De Marzi avv. Giuseppe.

AVELLINO. — Giorni geom. Cleto.

Conza della Campania. — Dalla Porta Giuseppe, Ferroni Oliva.

Lacedonia. — De Lorenzo Francesco.

S. Angelo Lombardi. — Chiariotti avv. Pietro.

BARI. — Flauti cav. avv. Francesco.

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55
Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile al Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata**.

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**: Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) sciolti in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato	La prima copia	le altre copie
18 × 24	L. **1,50**	L. **1,—**
25 × 32	» **2,—**	» **1,50**
30 × 40	» **2,50**	» **2,—**

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia; come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia ed importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

MOTOCICLETTA LEGGERA

MOTOSACOCHE

2 cilindri - 3 HP.

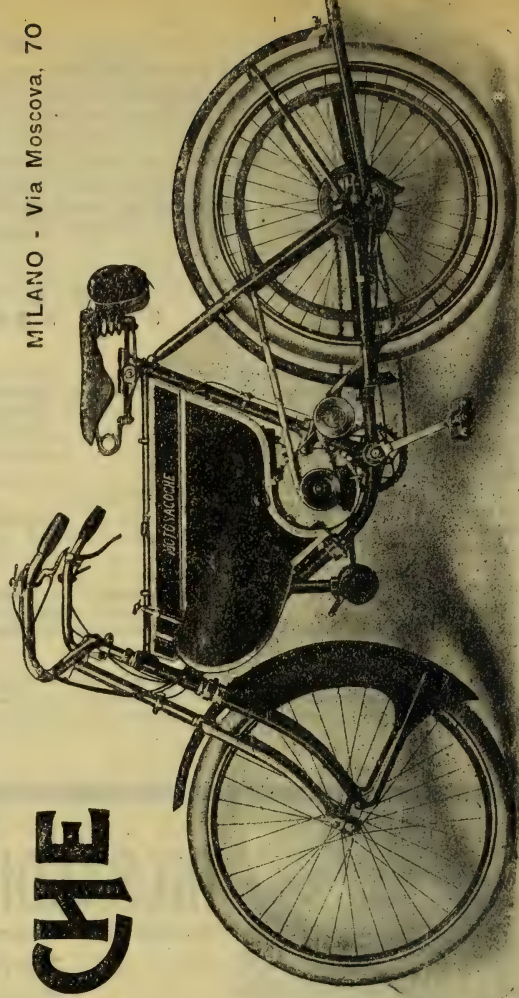
con cambio velocità e débrayage.

TRASMISSIONE A CATENA - Peso kg. 60 circa - velocità 6-75 km. all'ora - supera tutte le salite.

AGENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA

Chiedere listini e cataloghi al

DEPOSITO GENERALE
PER L'ITALIA

MILANO - Via Moscova, 70

MOTOSACOCHE

di gran lusso

Tipo 1912 - 2 - 2 ½ HP.

Valvole comandate - peso kg. 40 circa
Velocità 6-55 km. all'ora

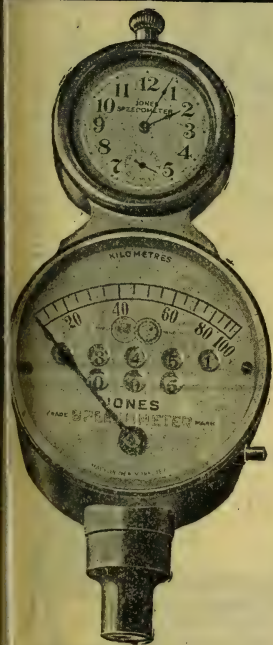
munita di fiancate, efficacissime per il raffreddamento e la pulizia del motore.

AGENTI IN TUTTE LE CITTA' D'ITALIA

Chiedere listini e cataloghi al

DEPOSITO GENERALE
PER L'ITALIA

MILANO - Via Moscova, 70

Altamura. — Rubrichi prof. Riccardo.
Andria. — Jannuzzi Antonio.
Barletta. — Apostolo Sereno, Daddusio avv. Antonio, Duina Giuseppe, Laurora Ettore, Maggi rag. Alfredo, Milano ing. Giovanni, Picucci Domenico, Scelza cav. avv. Mario, Terenziani Giuseppe.
Bisceglie. — Graziano Pasquale.
Monopoli. — Di Bona cap. Domenico.
Terlizzi. — Tempesta dott. Pietro.
BELLUNO. — *Feltre.* — Cacioppo Giuseppe, Carnacina Antonio, Pavetti Enrico.
Pieve di Cadore. — Ballis Gottardo, Padovan dott. Francesco.
Trichiana. — Carrera Fernando, Dal Magro Domenico.
Benevento. — Alberti Alberto, Bozzi Francesco, De Martini Luigi, De Martini Mario, Iannace Carlo, Morante Adolfo, Morante Arturo, La Polla Raffaele.
Montesarchio. — Pietravalle Alfonso M.
BERGAMO. — Brugnetti ten. Carlo, Calzone Franco, Papucci Giuseppe, Righi Fedele, Rolando avv. Angelo.
Bordogna. — Musati dott. Emilio.
Gandino. — Marin Antonio.
Oltressenda Bassa. — Schilingi Ottorino.
Sabbio. — Bonazzola Pasquale, Colombo Arturo.
Treviglio. — Bacchetta Erminio, Negri Pietro, Vismara rag. Ambrogio.
Verdello. — Riceputi Luigi.
Villa d'Adda. — Zonca Giuseppe.
BOLOGNA. — Alessandri Adolfo, Andreani Luigi, Baratta Alberto, Boggio Emanuele, Circolo Turistico Bolognese, Collina Leo, Conti Luigi Venusto, Ferrari Umberto, Filippucci Rodolfo, Forcellini Mario, Gardini Aristide, Grosso Giovanni, Oppi Alessandro, Masi Riccardo, Mazza Giuseppe, Nielsen Cesare, Pezzoli Mario, Reboli Remo, Salmi Umberto, Spagnoli Luigi, Trebbi Augusto, Tugnoli Armando, Zei Luigi.
Budrio. — Donini Amedeo.
Corticella. — Stancari Ugo.
Imola. — Bertini Giulio, Toschi Gino.
BRESCIA. — Alberti Giovanni, Bellegrandi Carlo, Borrani Angelo, Trebeschi Andrea,
Bedizzole. — De Barba nob. Giovanni.
Calvagese. — Bianchi dott. Attilio.
Carpenedolo. — Ceni Ettore.
Castenedolo. — Febbrari Battista.
Edolo. — Chioni Angelo.
Gottolengo. — Salomoni Paolo.
Iseo. — Pona Giuseppe.
Monticelli Brusati. — Nicoletti Arturo.
Montichiari. — Ramazzotti Primo.
Nuvolenta. — Nicolin Giovanni.
Pian di Borno. — Lapierre Georges.
Pontevico. — Carleschi Giovanni.
Rovato. — Braga rag. Ottorino, Gazza Alberico, Grassi Arturo, Grossi Francesco, Melli Fausto, Ricca Antonio, Zana Valentino.
Salò. — Scuola Tecnica Comunale Pareggiata.
Tavernole. — Avigo dott. Davide.
Toscolano. — Gallini Pietro.
Vestone. — Pirlo don Antonio.
Visano. — Collavoli dott. Bernardino.
CAGLIARI. — *Cabras.* — Porta Salvatore.
Carloforte. — Vassallo Mario.
CALTANISETTA. — Fiorino Umberto.
Pietraperzia. — Bilardi Michele.
Terranova. — Paino Giovanni.
CAMPOBASSO. — Menato Eligio.
Larino. — Meta avv. Giuseppe.
S. Elia a Pianisi. — Colaianni Michelino.
CASERTA. — *Fondi.* — Orlando ing. Amilcare.
S. Nicola alle Strade. — Palombo Luigi.
Sessa Aurunca. — Spano dottor Luigi.
Sora. — Prisco Angelo.
CATANIA. — Bertuccio Paternò, Castello cav. Carlo, Bianco Salvatore, Blandini avv. Gaetano, Borragine avv. Luigi, Marotta Giovanni.
Acireale. — Musneri Politi Marcantonio.
Leonforte. — Abate Antonino.
Riposto. — Colombo Eugenio.
CATANZARO. — Coccoli rag. Ermenegildo, Mancuso geom. Umberto.
Albi. — Circolo Silano.
Nicastro. — Mauro comm. Davide.
CHIETI. — Ortona a Mare, Signoroni geom. Vittorio.
Paglieta. — Turdò Mario.
COMO. — Brenna Emilio, Cagnolati Giuseppe, Galdini Paolo,

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm.
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

Speedometer Trials 1906 Awarded to S.F. Edge, Ltd for The Jones Speedometer March, 1906.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d' Inghilterra per

L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

Automobile Club of Great Britain and Ireland

Modello 434 con orologio.

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

Auto-Vetturetta "MAGNET,,

a tre ruote e due carreggiate, con sterzo a volano, trasmissione a catena, debrayage a frizione. - Elegante, economica — Minimissima spesa di manutenzione. — Conducibile da chiunque.

Chiedere listino illustrato all'

AUTO-VETTURETTA "MAGNET,,

Telefono 80-07 - MILANO - Via Peschiera, N. 5

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nelle preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.

Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4

FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI

Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

Modello di lusso L. 1650

Messa in moto con manovella.
Debrayage automatico. Partenza da fermo.
Sposta dolcemente nelle più ripide salite.
Cambio di velocità senza trainballadeur.
È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE

Humber

HUMBER è la gran MARCA MONDIALE imitata sempre eguagliata mai.

GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.

Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:

DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

MOTORI "BUFFALO,,

Speciali per imbarcazioni

—— SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.

Sviluppano la loro forza a 800 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:

G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Giannoni Gatti cap. Umberto, Malinverno Ambrogio, Mella rag. Ettore, Riva Vittorio, Vercellotti Giuseppe.
Bellano. — Arnoldi Giovanni.
Brinzio. — Mainoli Giuseppe.
Cantù. — Ballerini Rodolfo, Circolo Operaio Canturino, Molteni Severino.
Castelseprio. — Ceriani Egidio.
Castiglione Olona. — Macchi Giovanni.
Induno — Gritti Carlo.
Lecco. — Antonietti Giuseppe, Cunego Nicola, Rebua Ugo.
Monte Olimpino. — Legnani Silvio.
Monvalle. — Binda Melchiorre.
Ponte Chiasso. — Ronci Sesto.
Porlezza. — Peluso Bartolomeo.
Tradate. — Borghi Ambrogio, Giudici Antonio.
Varese. — Balletti Adeodato, Lanzavecchia Luigi.
Cosenza. — Barbiani dott. Antonio.
Calopezzati. — Bonifacio Giudice Andrea.
Cetraro. — Santelli Sampiero.
Figline Vegliaturo. — Desiato Pasquale.
Laino Borgo. — Biblioteca Popolare Circolante.
Rende. — Zagarese Michele.
Rossano. — Lepore Francesco.
S. Lucido. — Mazzi geom. Gino.

CREMONA. — Chiavari Tullio, Dall'Oro Camillo, Paroni Carlo, Rebessi Giovanni.
Capralba. — Patrini don Angelo.
Casalmaggiore. — Caserini Angelo.
Piadena. — Golzio Martino.
Romanengo. — Melzi Carlo.
Soncino. — Bettini Alfredo, Mondini Luigi, Paciani nob. Ottavio, Testa geom. Tullio, Unione Sportiva Soncinese, Valla Giovanni.
Spineda. — Noli Giuseppe.

CUNEO. — Arbarello Renzo.
Alba. — Bentoncini Mario.
Bene Vagienna. — Capellero Antonio, Comino Vittorio, Costamagna don Giovanni, Giraudi don Bartolomeo.
Bossolasco. — Rosso Domenico.
Caraglio. — Mortara Mario.
Ceresole d'Alba. — Fogliato Giuseppe.
Montà. — Calorio Ermello.
Neive. — Giacosa Costantino.
Priocca. — Roagna Ugo.
Racconigi. — Paruccia Oddone.
S. Albano Stura. — Eggmann Otto.
S. Dalmazzo Tenda. — Biamonti Pietro.
Tenda. — Aimone Andrea, Malavolti Pietro.

FERRARA. — Brandani Ezio, Cocchi Ivo, Gulinelli conte Gualtiero, Legnani Guido.
Baura. — Zavarini Vittorio.
Ducentola. — Tani Augusto.
Mesola. — Scarpa Giovanni.
Portomaggiore. — Bolognesi Giovanni, Chierici cav. Tommaso, Fagioli Luigi, Pivelli Corrado.
Vigarano Mainardi. — Roncati Giuseppe.

FIRENZE. — Baccelli Guido, Benetti Carlo, Boffito don Giuseppe, BRAUN MARGHERITA, Brunini Brunetto, Busi Dante, Caraci Giuseppe, Francois avv. Carlo, Giani Luigi, Giorgi Alessandro, Loioli Ausilio, Michelagnoli Ugo, Moschini Carlo, Priano Amilcare, Rossi Alessandro.
Dovadola. — Frati Donato.
Firenzuola. — Baroncini rag. Ciro.
Olmi. — Gori Italo.

Cicli "THE SILVA" da viaggio, 2 freni ruota libera, access. L. 120
GARANZIA UN ANNO
Coperture "SOLY" le migliori, cad. L. 10 —
Camere d'aria "SOLY" tutta para, » » 6 —
Tubolari "SOLY" cuciti, ottimi, » » 14 —
Pagamento metà anticipato ed il saldo contro assegno
S. ANGRISANI - MILANO, Via Cesare Correnti, 14

La soluzione perfetta del problema dei surrogati del caffè
KAFTOL
SQUISITEZZA - COMODITÀ - ECONOMIA
Specialità brevettata della Società Anonima
LUIGI ROSSA - Vercelli
Ovunque e solo in scatole di latta, gr. 250, L. 0,80 - gr. 100, L. 0,40

MERCÉDÈS
CAMIONS per trasporto merci
OMNIBUS per servizi pubblici
DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT - Marienfelde
Linee Automobilistiche in Italia esercite con Omnibus DAIMLER
Ventimiglia-Vievola.
Apricena-Vieste.
Belluno-S. Vito Cadore.
Sortino-Lentini.
Cagnano-Vicogarganico.
Sortino-Priolo.
Ragusa-Vizzini.
Marzamemi-Noto.
Siracusa-Solarino.
ecc., ecc.
Omnibus per servizi pubblici: 15 posti interni.
Rappr. Generale per l'Italia: CARLO SAPORITI - 28, Via Ponte Seveso - MILANO

Se non volete essere imbarazzati nella scelta di una bicicletta, esaminate attentamente una

"TRIUMPH„

la bicicletta veloce sul piano, facile nelle salite, comoda sempre e piacevole.

Solo allorquando ogni dubbio sulla **TRIUMPH** sarà scacciato, il compratore accorto e pratico potrà giudicare delle sue particolari bellezze, assai apprezzate per chi desidera trovare nel ciclismo il massimo piacere.

Se v'interessate al motociclismo, troverete nella **TRIUMPH** una macchina di intera fiducia, che si è rivelata ottima nelle salite e nelle corse.

I Cataloghi della bicicletta e della motocicletta **TRIUMPH** sono spediti gratis, dietro richiesta, dalla

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - Coventry
(Inghilterra)

Gli Agenti della **TRIUMPH** sono i seguenti:

MILANO - Palmiro Zignone - Corso Porta Romana, 65.
BIELLA - Federico Mandrino, Viale Regina Margherita.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
BRESCIA - Fratelli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO - Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LODI - Oreste Negri, Piazza San Lorenzo, 31.
LUCCA - Giuseppe Sonnenfeld - Corso Garibaldi, 18
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto Garage Gatti - Via Emilia, Fuori Barr. Garibaldi.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Em.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108.
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

Prato. — Diemer Josef, Grennuro Giovanni.
Rocca S. Casciano. — Calabri dott. Angelo.
Sesto Fiorentino. — Quernoli Pietro.
Signa. — Serafini Gino.
Troghi. — Biancardi dott. Ciro.
Vicchio Mugello. — Malesci Giovanni.
FOGGIA. — *Casalnuovo.* — Minchillo Giovanni.
FORLI'. — Rossi Francesco.
Cesena. — Verità Adolfo.
GENOVA. — Assone Paolo, Balestrero Angelo, Battaglia Riccardo, Biscio Angelo, Bozano avv. Paolo, Bozzo Lorenzo, Bozzolo Alessandro, Bruzzo Silvio, Caluso Mario, Campanini Achille, Carbone Francesco, Caveri Lyly, Circolo dei Cinquanta, Cismondi avv. Alessandro, Coppola Ernesto, Corradino avv. Francesco Maria, Damele Michele, Dapueto Emilio, De Benedetti avv. Pilade, De Marchi Luigi, Dunino G. B., Erba Roberto, Fichera Aristide, Fileti Enrico, Filippini Libero, Fossa Edoardo, Fuselli Federico, Genovese Giacomo, Gianinazzi Domenico, Graffeo Ignazio, Grancelli G. B., Ilo Fernando, Ivaldi Amedeo, Malatesta Vittorio, Mallone Giovanni, Marchini Giuseppe, MARCONI ADELE, Marengo Silvio Ernesto, Mazzola Adolfo, Mombello Luigi, Monti Giacomo, Moscatelli Edoardo, MURZI GRIMANI VIRGINIA, Oneto Emilio, Orengo Attilio, Passadore Ernesto, Pedrizzi Cesare, Piazza Emanuele, Picco Luigi, Pizzarno Augusto, Ponte Daniele, Ratti Carlo, Repetto Giuseppe, Ricci Gerolamo, Rocca Vincenzo, Rolla Attilio, Rostan prof. Carlo, Solari Aurelio, Sprecher dott. Florio, Turini Francesco, Vallini Francesco Emilio, Vassallo cav. uff. Paolo, Venza ten. Antonino, Wandersy Mario.
Bormida. — Sommaruga Eugenio.
Borzoli. — Rossi Gaetano.
Camogli. — Cevasco cap. Gaetano.
Celle Ligure. — Pescetto Emanuele.
Cornigliano. — Durst Rodolfo.
Finalborgo. — Andreoli Pietro.
Finalmarina. — Mallarini Pietro, Porta prof. Guglielmo, Ricaldone prof. Lorenzo, Rogna dott. Vincenzo.
Pegli. — De Mezzi cav. nob. Luigi.
Rapallo. — Cugnolio Bernardo.
Rivarolo Ligure. — Wellenfeld Ernesto Giorgio.
Sampierdarena. — Kemp Teodoro.
Sarzana. — Giannoni Ivo.
Sassello. — Patrone dott. Giacomo, Rossi Pietro.
Savona. — Alberti Pietro, Astengo G. B., Barassa Cesare, Calabria Giacomo, Giovanetti Ettore, Trompeo Domenico.
Sestri Ponente. — Canovai Pietro.
Spezia. — Calzetta Carmelo, De Negri Enrico, Facchetti Riccardo, Ferrari Mario, Menna Pietro, Pucci Gino.
Vado Ligure. — Ditta Fratelli Vallega, Spirito Nicolò.
Varazze. — Pratt George Edward.
Zoagli. — Benelli Sem.
GIRGENTI. — Bruccoleri Andrea.
Licata. — Lauria Giuseppe.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7,50
" " " " 5	" 9,50
" " The Duke per match	" 13.50
Scarpe speciali The Banzai	" 10 75
" " Mc. Gregor	" 12,50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " resist.	" 10 —
" per maratone	" 10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**

Ottimo nelle **morsicature d'insetti**, ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro**, ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.

L' **Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo disinfettante, astringente, sedativo e solvente.

Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Patereccì, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**

— Trovasi nelle migliori Farmacie —

Vasetti da L. 2 e da L. 5

(aggiungere cent. 20 per spese postali).

Certificati medici a richiesta.

Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano

Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

"ADLER"

Vasca da bagno in acciaio, stampata in un sol pezzo e porcellanata internamente ed esternamente.

ADLER

Pesa solo Kg. 35

ELEGANZA - LEGGEREZZA - SOLIDITA'

Splendido effetto

Sempre pronte in tre dimensioni: lunghezza cm. 160 - 170 - 180.

VASCHE D'OCCASIONE a prezzi convenienti.

Vendita nei principali negozianti del genere e presso

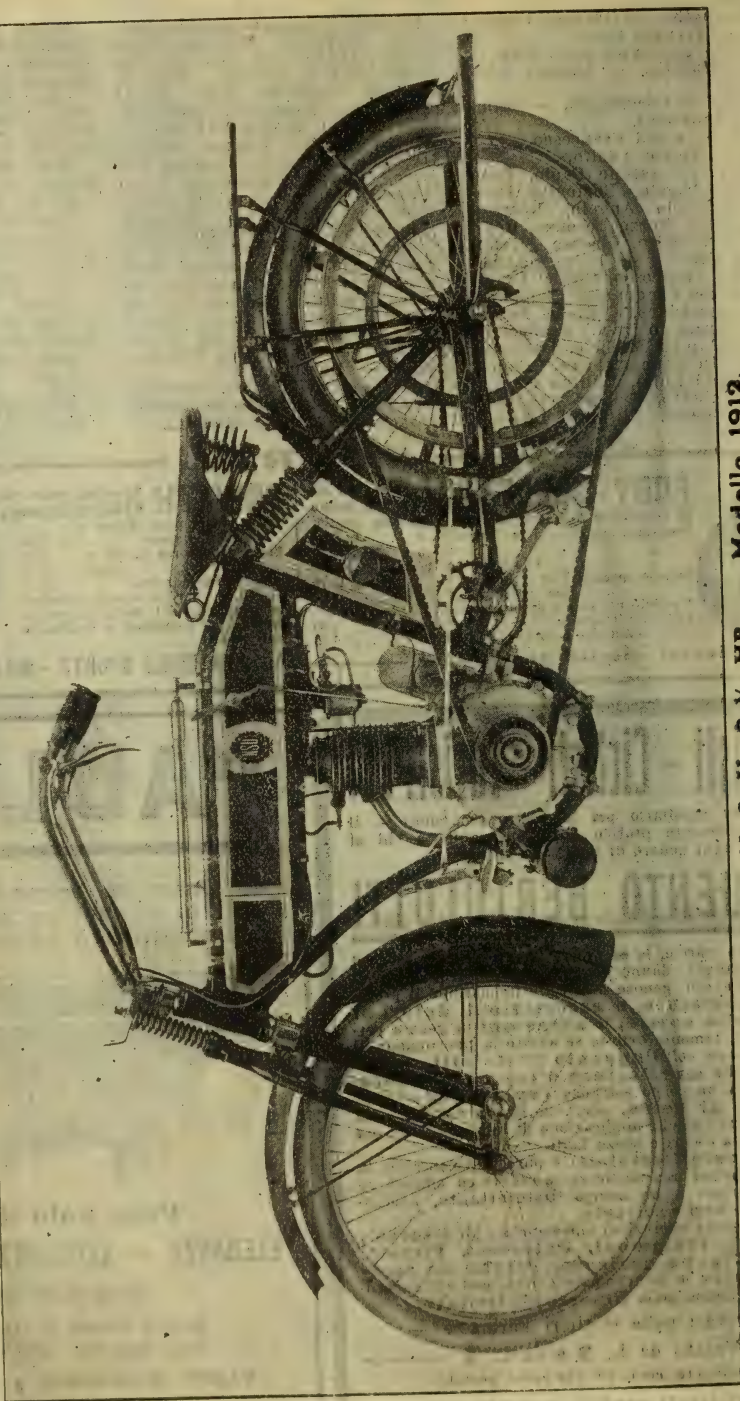
ATTILIO BOGGIALI - MILANO
Via S. M. Fulcorina, N. 17

MOTOCICLETTE **N·S·U** NECKARSULMER

da 1 $^1/_2$ a 6 HP., ad uno e due cilindri
Cambio a due velocità e debrayage con partenza da fermo

TELAIO ELASTICO FORCELLA ELASTICA TENDICINGHIA ECCENTRICO

UN ANNO DI GARANZIA

OGNI TIPO SEMPRE PRONTO

Motocicletta N. S. U. 3 ½ HP. — Modello 1912.

Rappresentante Generale per l'Italia: P. GHIRLANDA - MILANO - Via Vinc. Monti, 26 - Telefono 10-712

CATALOGHI GRATIS

Sciacca. — Cacopardo Saverio, Ghidorzi Pirro, Pomilia prof. Antonino.
GROSSETO. — *Follonica.* — Romagnoli Augusto.
Seggiano. — Barbini Giovanni, Carletti Guglielmo, Giusti Domenico, Granci Agostino, Taddei Giuseppe.
LECCE. — *Brindisi.* — Cocoto G. H., Cucco Guido.
Maglie. — Taurino Luigi.
Taranto. — Ritrovo Militare Sportivo « Principessa Isabella ».
LIVORNO. — Battelli Ferruccio, Del Corda Luigi, Heusch Mario, Nencioni Pio, Razzanti Vincenzo, Santoni Armando.
Portoferraio. — Bonucci Anchise, Bucciarelli Amedeo, Caprilli Giuseppe, Gavassa Umberto, Pagnani dott. Gaetano, Zoppis Luigi.
LUCCA. — Bonuccelli prof. Pio, JAGER MARIA, Raffaelli Ubaldo.
Bagni di Lucca. — Nenci Giuseppe, Terzi Augusto.
Pescia. — Carta Serafino.
Pieve a Nievole. — Pacini Pacino.
Viareggio. — Brigantino Goletta Florio, Vanni Nicola.
MACERATA. — Bianchi Carlo, Piersanti Pietro.
Camerino. — Bozzoni geom. Angelo.
Fiuminata. — Rossi geom. Giuseppe.
Pioraco. — Ceppetelli Armando.
Porto Civitanova. — La Corte avv. Stellario.
Tolentino. — Casadidio Albino.
MANTOVA. — Bellenghi rag. Arturo, Bianchera dott. Giacomo, Prosperi Aristotile, Veneri Natale.
Castiglione Stiviere. — Baldiotti Euclide, Beffa Luigi.
Gavriana. — Fazzoli don Tullo, Rossi Antenore.
Gazzuolo. — Saccani Luigi.
Guidizzolo. — Panigali Luigi.
Ostiglia. — Lodi Fè Augusto.
Solferino. — Manfredi Foscolo.
Suzzara. — Associazione Impiegati Civili e Professionisti.
Viadana. — Bellini don Giuseppe.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Brazzini rag. Pasquale, Bufalini dott. Emilio, Carling Carlo, Cupini Raimondo, Dell'Amico Ugo, Falconi Ugo, Jussi Raniero, Triscornia Eugenio.
Castelnuovo Garfagnana. — Ponzanelli Carlo Nino.
MESSINA. — Aversa Francesco, Minissale Pirrotta avv. Luigi.
Librizzi. — Arlotta dott. Michele.
Milazzo. — D'Andrea ing. Nunzio, Gamberini Etrurio, Le Donne Federico, Lombardo Giuseppe, Marullo avv. Arturo.
MILANO. — Alleari Camillo, Almasio Cesare, Bardellini Gaetano, Baroffio Cerati Mario, Bernacchi Giovanni, Bernini Mario, Bertone Umberto, Bianchi Attilio, Bianchi Giuseppe, Bonauti Aristide, Borioli ing. Camillo, BOSISIO CLELIA, Brizzi Cesare, Caimi Enrico, Calzolari Oreste, Carpi Armando, Carraro Arturo, Cattaneo Virginio, Cavallotti Giuseppe, Cocini Egidio, Cogliati An-

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI

Casa Fondata nel 1872

VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63

Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in "*Globi*" e MINESTRE LIEBIG in "*Dadi*" adattissimi per turisti.

Prezzo pei "Globi" L. 0,20 la scatola di 4 — "Dadi" L. 0,60 la scatola di 12

Motore fuori bordo "WATERMAN"

a magnete staccabile e portatile, cilindro verticale il più razionale. Forza 2 HP. abbondanti; peso circa 25 chg. Converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile in brevi istanti senza dover apportare modificazioni alla barca, e colla stessa facilità e prontezza si rimuove per tenerlo al sicuro. Velocità da 8 a 12 chm. all'ora. Elica, pompa, carburatore, timone, serbatoio e magnete formanti un sol corpo col motore. Messa in moto facilissima.

NB. - Inscritto, partito e premiato con medaglia d'argento alla Crociera Motonautica Torino - Venezia - Roma 1911. — Costituisce lo *sport ideale* per laghi, fiumi e spiagge. - Chiedere listini alla

RAPPRESENTANZA GENERALE WATERMAN

Via Caradosso, 14 - MILANO

Assortimento motori interni - Eliche reversibili Apparecchi d'inversione.

gelo, Cogliati Mario, Confalonieri Giuseppe, Conti dott. Alfiero, CORTI CARU FANNY FRANCESCA, Di Seyssel marchese Claudio, Duca Vittorio Duse cap. Attilio, Ferrari Roberto, Ferrario Francesco, Ferrero Pietro, Fiorini Antonio, Flecchia rag. Amedeo, Galletti Edmondo, Gallotti Pietro, Garbarini Guido, Gario rag. Stefano, Gaslini Vincenzo, Gialli Tommaso, Gino geom. Ernesto, Giovannini Davide, Girella Enrico, Guidorossi Giuseppe, Haydon Alfredo W., Kodermann Riccardo, Lovati Luigi, Lucchini Giovanni, Maccaferri Romeo, Majocchi Battista, Majotti Alessandro, Manfrini Luigi, Marchio Rodolfo, Maridati Ampellio, Marino comm. Pasquale, Martani Umberto, Martinengo Giuseppe, Massero Ferdinando, Meazza Enrico, MILLA COVA ROSETTA, Mindelli dott. Giuseppe, Mioli dott. Carlo G., Mira Antonio, Misani Giuseppe, Missiroli Carlo, Molmar Ainée, Moncalieri Ugo, Mori Attilio, Moro dott. Giovanni, Nicolussi Enrico, Natale Noè, Novaresi Alessandro, Novaresi Carlo, Ortelli Ignazio, Ossella Giovanni, Padovani Romeo, PAGANI BICE, Pasini Carlo, Pavesi Ruggero, Pedroni Angelo, Perego Ernesto, Piantanida Carlo, Pilato Flavio, Pirazzi Maffiola Arturo, Pizzocaro Armando, Poli dott. Dino, Prina Ercole, Quadrelli Giuseppe, Quaglini Ennio, Ramponi rag. Aldo, Rava Antonio, Rée Harry Martin, Reggiani Cesare, Romby Enrico, Sacchi Angelo, Sangaletti Amerigo, Sanguittola G. A., Saracco Enrico Francesco, SARACCO JEANNE MARIE, Scalcerle Giovanni, Scardovi Giuseppe, Siboni dott. Giuseppe, Sprovieri Umberto, Sullam comm. ing. Giuseppe, TASSARA GIOVANNA ved. GALLI, Tongiorgi Sergio, Toscanini Cesare, Veronesi Augusto, Vietti Violi Paul, Vismara Angelo, Vismara Antonio, Zanovello Guido, Zucchi dott. Cesare.

Abbiategrasso. — Bertani Paolo.
Affori. — Ferreri Luigi.
Albusciago. — Canzi dott. Alessandro.
Bellusco. — Faconti dott. Vittorio, Ronco Stefano.
Besana Brianza. — Fumagalli Flaminio.
Busto Arsizio. — Solbiati Carlo, Solbiati Leopoldo.
Carate Brianza. — Fumagalli Guido.
Cisliano. — Caldi Carlo.
Codogno. — Bai Angelo, Cremaschi Benvenuto, Pesatori Osvaldo.
Cuggiono. — Gotta Paolo, Gualdoni Pierino.
Caiello. — Buraglio Cesare.
Gallarate. — Clerici Edoardo, Marrazzini Renato.
Greco Milanese. — Oriani Luigi.
Lainate. — Veronelli Angelo.
Legnano. — Bombelli Francesco.
Lodi. — Cozzi Fabio.
Monza. — Bolis Domenico, Villa Mario, Zerbinati Walter.
S. Fiorano. — Musella dott. Leone.
S. Stefano al Corno. — Municipio.
Saronno. — Veronelli Eugenio.
Senago. — Bianchi Massimo, Dotti Giuseppe, Tavecchia Felice.
Seregno. — Monti Giovanni, Protti Carlo, Soldi Oreste.
Sesto S. Giovanni. — Della Vecchia Giacinto.
Somma Lombardo. — Piantanida Luigi.
Zelobuonpersico. — Scolari Lorenzo.

MODENA. — Gamacchio Guglielmo, Pini Gaspare, Rosa Francesco.
Carpi. — Artioli Andreino.
Mirandola. — Steffanini Mario.

NAPOLI. — Acquaviva Coppola avv. Raffaele, Calato Ernesto, Canetti Giuseppe, Codevilla Eugenio, De Luca ing. Giacomo, De Rubertis ing. Giovanni, Di Marzo Gino, Dragone Fausto, Errera Gerolamo, Grenet Francesco, Mazotti Francesco, Minieri Arturo, Rivieccio Giuseppe, ROUFF ESTELLA, Sabatino Ernesto, Sasso ing. Alfredo.
Barano d'Ischia. — Domenico Napoleone.
Castellamare di Stabia. — Rosa Gioacchino, Ruocco cav. Francesco P.

NOVARA. — Fedele dott. Pietro.
Arizzano. — Gironzini Giulio.
Belgirate. — Ferrari Augusto, Bellani Francesco.
Biella. — Camparo Pietro, Dompè avv. Domenico, Fossati Giacomo, Golzio Alfonso, Mondelli Costantino, Picchio ing. Annibale, Rosetti Oreste, Strona avv. Amilcare, Tournone Luigi, Vaglio Padre Bernardo.
Borgo d'Ale. — Crittino Francesco.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

MOTO-BORGO

LA MARCA ITALIANA
DI GRAN LUSSO .. ..

Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO il quale con la sua signora ha compiuto il Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO
Via XX Settembre, 15 - TORINO

Cannero. — Zai Pietro.
Crescentino. — Ponzo Francesco.
Croce Mosso. — Garbaccio Arturo.
Crusinallo. — Monzani Ambrogio.
Garbagna. — Donetti dott. Manfredo.
Grignasco. — Milone Silvio.
Intra. — Marenghini Gaudenzio, Melli Ferruccio, Rippa Carlo Vittorio.
Luzzogno. — De Giuli Celso.
Masserano. — Palazzolo avv. Francesco.
Mongrando. — Vigo Elbano.
Mosso S.ta Maria. — D'Annico Leonardo, Genta Oreste, Robiolio Riccardo.
Occhieppo Superiore. — Tua ing. Orazio.
Oleggio. — Agabiti cap. prof. Fernando.
Ornavasso. — Rossini Saglio.
Pella. — Riva Giovanni.
Pianceri. — Togna Olimpio.
Riva Valdobbia. — Ambrogione Giuseppe.
Saluzzola. — Monteferraio don Serafino.
Serravalle Sesia. — Colombi Valentino.
Stresa. — Ferrari Attilio.
Tavigliano. — Meliga Lodovico.
Valdengo. — Gilone Corradino.
Vercelli. — Malinverni Francesco.
Viverone. — Banchi Roberto, Luraschi Leopoldo, Meyer ing. Gottfredo, Zola Paolo.

PADOVA. — Cesarini Sforza conte Eugenio, Cioni cav. Guido, Delonghi Giacomo, Orsolato Luigi, Parenti dott. Guido, Saibante march. comm. Cesare, Sbrignadello Mario, Venturini Mario, Zancani Giuseppe.
Bagnoli di Sopra. — Scapin Giuseppe.
Corezzola. — Freddo Arturo.
Este. — Longo Antonio.
Monselice. — Circolo Unione.
Montagnana. — Monzardo prof. dott. Gino.
Pontelongo. — Vincenti Giulio.

PALERMO. — Circolo Unione, Giustani François, Provenzano Antonino, Redano Vincenzo, Sollima prof. Francesco, Trupio Leonardo, Vita avv. Francesco.
Bisacquino. — Capra prof. Giuseppe, Scibetta Calogero, Tortorici Bernardo, Tortorici Salvatore.

PARMA. — Pattacini prof. Vennio, Zambonini Celso.
Borgo S. Donnino. — Cattani Giuseppe, Circolo Giovanile Cattolico, Conti prof. dott. Mario, Mapelli mons. Leonida.
Borgotaro. — Fortunati Antonio.
Busseto. — Tosi Arnaldo.
Fornovo Taro. — Cavazzini Gino.
Medesano. — Bergomi Aristodemo, Bona Italo.
Salsomaggiore. — Boselli dott. Silvio.
Solignano. — Ruffini Edoardo.
Traversetolo. — Azzoni Ferruccio.
Trecasali. — FERRARI AFRA.

PAVIA. — Sali Giacomo.
Confienza. — Fassina Albino, Pezzana Battista.
Gambolò. — Magnani Giuseppe.
Mortara. — COLLI SCOTTI ANGIOLINA.
Vigevano. — Barilatti Francesco, Bianco geom. Paolo, Bianco Salvatore, Mojoli Giuseppe, Rotta Mario.
Voghera. — Brambilla Luigi, Sacchi Tomaso.

GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA„
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 34

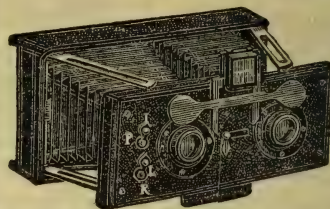
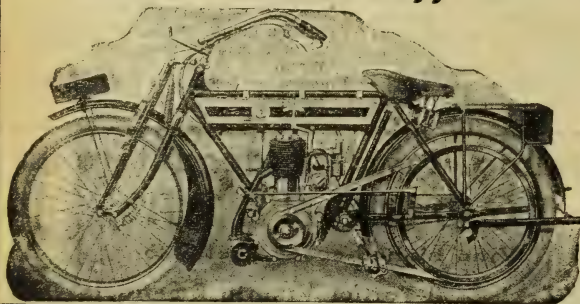
Offerta speciale ai Soci del Touring
Inviando il presente talloncino incollato ad una cartolina vaglia di sole L. 7,75 si riceverà franco di porto in Italia un elegantissimo orologio per uomo
Marca "Sylian Watch„
forma plat moderno, cassa e calotta vero nichel, movimento extra fino ad ancora tutto in rubini, con minuti secondi, garantito e regolato al minuto a titolo speciale di réclame della marca.
Spedire cartolina vaglia alla
PREMIATA OROLOGERIA SVIZZERA
Via Nino Bixio = FIRENZE

LAMPADE, FANALI E PROIETTORI "AQUILAS„
a gas acetilene
per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.
Tipi speciali DI SICUREZZA per miniera
Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.
Fabbrica Fratelli Santini - Ferrara
Torino 1911: Due diplomi d'onore Una Medaglia d'oro
Le vere "AQUILAS„ portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS„ legalmente depositate.

Città - Paesaggi ITALIA ILLUSTRATA Laghi - Musei
Cartoline artistiche finissime di lusso
Esigere Marca di Fabbrica
"BRUNNER„
Soltanto nei migliori negozi

"EVINRUDE MOTOR„

Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza 1 1/2 HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Già da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati al Rappresentante Generale per l'Italia: **Giuseppe A. Carossi**
2, Piazza Tommaseo - MILANO

RINOMATI APPARECCHI FOTOGRAFICI
MURER'S EXPRESS
125 modelli differenti
da L. 13 con obbiettivi acromatici
a L. 350 con obbiettivi anastigmatici
Chiedere Catalogo, che si spedisce gratis, alla Ditta
F.lli MURER
OTTICI
Corso Venezia N. 1
MILANO
ed il Catalogo N. 2
Accessori per Fotografia.

"PREMIER„ Motociclette della The Premier Cycle Co. Ltd. di Coventry (Inghilterra)

Tipi da turismo, da corsa e da signora. — 2 1/2 - 3 1/2 HP. a un cilindro e 3 3/4 HP. a due cilindri, con debrayage e cambio due o tre velocità. — Forcella elastica — Motore su sfere — Magnete Bosch.
Chiedere Catalogo all'
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA
MILANO - Via S. Giovanni sul Muro, 25

Biciclette "GÖRICKE„ con Gomme "PIRELLI„

MILANO
Corso Indipendenza, N. 1

PADOVA
Palazzo Maldura - Via Montana, 2

PALMA
VERO TACCO DI CAUCCIU

AUSTAMERIC
PNEUMATICI PER AUTOS E CICLI

LEIDHEUSER & C.o
· MILANO — ROMA — TORINO — BOLOGNA ·

PERUGIA. — Grampp ing. Edoardo, Unione Sport Forte Braccio.
Poggio Mirteto. — De Angeli Gustavo.
Villa S. Faustino. — Confienza geom. Giuseppe.
PESARO. — *Fossombrone.* — Bertinelli Mattia.
Urbino. — Maccari prof. Latino.
PIACENZA. — Buzzetti Severino, Fiorani Ugo, Landi march. Uberto.
Castel S. Giovanni. — Fugazza Peppino.
Ferriere Rocca. — Ferrari Giovanni.
Fiorenzuola d'Arda. — Bracchi Francesco, Gastaldi Ferruccio.
PISA. — Rizzardi Francesco, Santorelli prof. Ezio.
Pomarance. — Moretti Terzilio.
Rosignano. — Carnevali Livio.
PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Roddolo Gino Mario, Maccono Gelsomino.
Colle Basso. — Pallanca Pietro.
Mortola. — Aime Sebastiano.
Sanremo. — Bottini Agostino, Bramante Dante, Carbonetto Eugenio, Latini Augusto, POWERS ELENA. Thuillier Gustavo, Vazio Zeffiro.
Ventimiglia. — Balestra Giuseppe, Guglielmi Giovanni, Guglielmi Paolo, Pasini Giuseppe.
POTENZA. — Leo geom. Luigi, Tacchieri Leopoldo.
Avigliano. — Labella Angelo Raffaele.
Cancellara. — Rigolon Giuseppe.
Maratea. — Brandi Gaetano.
Palazzo S. Gervasio. — Burnazzi dott. Tito.
Rionero Volture. — Giannattasio avv. Pasquale.
RAVENNA. — Baroncelli ing. Eugenio, Liverani Luigi, Mazzotti Antonio, Nivellini Guido, Santoni Alberto, Tambini Ugo.
Porto Corsini. — Quartino Eugenio.
REGGIO CALABRIA. — Antonino Orlando, Barillari Giuseppe, Bordieri Salvatore Gioachino, Caccamo Biagio, Cairoli Sante, Lombardi Vincenzo, Minicucci Antonio, Vazzana Paolo.
Ardore. — Zappavigna dott. Carlo.
Bianconovo. — Morelli Carmelo.
Canolo. — Femia Nicola, La Rosa cav. dott. Fortunato.
Mammola. — Lamanna geom. Giuseppe.
Palmi. — Basile Carlo, Ciani Emilio.
Roccella Jonica. — Candana Luigi.
Villa S. Giovanni. — Delfino cap. Francesco.
REGGIO EMILIA. — Bartoli Narciso, Scolari cav. Enrico, Vezzani rag. Alberto.
Castellarano. — Debbi Massimo.
Castelnuovo Sotto. — Vecchi dott. Enrico.

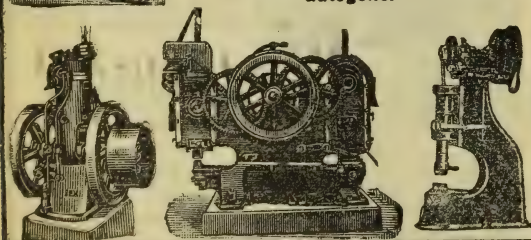
PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

ZEISS
BINOCCOLI
per VIAGGIO - SPORT - CACCIA
Opuscolo T. 79 gratis e franco.
In vendita presso gli ottici, come pure presso
CARL ZEISS - MILANO
Piazza del Duomo, 19
Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna.

GUSTAVO WEINHAGEN & Co.
MILANO .. ..
Via Donizetti, 6
(Porta Vittoria).
SCALDABAGNI
(Massima economia nel consumo del gas: un bagno in tre minuti per cinque centesimi!).
VASCHE DA BAGNO
in ghisa — Le più forti e le più convenienti!
Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 % sul prezzo del Catalogo, ed inoltre si spedisce franco stazione ferroviaria.
Notate bene questa facilitazione!
Chiedere Catalogo a
Gustavo Weinhagen & Co.
Via Donizetti, N. 6 MILANO

"OLEOBLITZ"
Marca Mondiale d'Olio per Automobili
Soc. E. REINACH & C.
MILANO

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
SCONTO AI SOCI DEL TOURING
FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE

FORNITORE DELLA REAL CASA
CARLO NAEF
MILANO
Succursale a BOLOGNA
MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe — Motori "REX„ a benzina, olio pesante, ecc.
APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO
Impianti per saldature autogene.

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS
Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G.B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
Via Orefici, 4 - GENOVA - Telefono 57-35

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso
ABINGDON
di TYSELEY (Inghilterra)
ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.
MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9
CAMILLO OGGIONI & C.
TORINO
Via Silvio Pellico, 8

Salvarano. — Pizzarelli Luigi.
ROMA. — Barattolo avv. Giuseppe, Bardi Luigi, Biagini Sabino, Bocchini Alessandro, BORBONESE ADELE, Cardoni Alfredo, Carraro Guido, Cartoni Giuseppe, Ciccone geom. Federico, Cortini avv. Alfonso, Davanzo Lorenzo, De Felice Giuseppe, Dorato Alfonso, Ermini avv. Rufo, Falzacappa Gioacchino, Fiorentino Arturo, Garofalo G. B., Guardigli Giuseppe, Guercini Luigi, Harris E. W., Mandroni Cesare, Matteucci Giuseppe, Mele Francesco, Moens Alberto, Morini Teodorico, Pasquini Ivo, Pisanelli Alessandro, Podrecca Guido Luigi, Roberto Aristodemo, Rotti Giacomo, Sensale Aurelio, Tumbiolo Vincenzo, Vegnuti Ezio, Vitale Romolo.
Anguillara. — Pelliccioni Francesco.
Grotte di Castro. — Pallotto Paolo.
Subiaco. — Scifoni Edmondo.
ROVIGO. — Racah Giuseppe.
Adria. — Avanzo Cesare, Barbaro dott. Ugo.
Badia Polesine. — CAPUZZO PATRESE MARIA.
SALERNO. — Altieri Orlando, Mattocci Cesare.
Amalfi. — Savo Antonino.
Carpaccio. - D'Alessio cav. Gennaro.
Ceraso. — Creisson ing. Charles, Feola Marcello, Ravera cav. Antonio, Siri G. B.
Laurino. — De Gregorio Giuseppe.
Nocera Inferiore. — Guerritore comm. Enrico.
Pagani. — Tramontani Enrico.
S. Egidio. — Ferrajoli cap. Francesco Saverio.
Tegiano. — Trojsi avv. Raffaele.
Viestri sul Mare. — Associazione Giovanile Vietrese.
SASSARI. — Costa Gino, Praloran Andrea.
Silanus. — Caria Antonio.
Tempio. — Sanna Gavino.
SIENA. — BALDINI MARIA ved. PALORCHI, Mattii Giuseppe.
S. Casciano Bagni. — Maiolino Applio.
Scrofiano. — Risi dott. Gaetano.
Siracusa. — Marletta ing. Salvatore, Nizza Storaci avv. Menotti.
Augusta. — Musu dott. Sebastiano.
Ragusa. — Di Stefano avv. Francesco, Pennavario Filippo, Russo Giuseppe.
Scicli. — Papaleo Serafini cav. Filippo.
SONDRIO. — Bissoni Tullio, Decampo Giacomo, Faggi Giulio.
S. Pietro Berbenno. — Biblioteca Popolare della Scuola Complementare.
TERAMO. — Massinetti Pasquale.
Castellamare Adriatico. — Della Penna Nicola, Dettoni Pietro, Pizzoli rag. Raffaele.
Penne. — Bellante Emilio.
Torre de' Passeri. — Baldassarri Amerigo, Baldi Egidio, Becchetti Oreste, Guerrini Quirino, Malerbi Cesare.
TORINO. — Ajassa Battista, Antonietti Giuseppe, Arato Ettore, Baglioni Candido, Baietti Luigi, Baima Pietro, Becchio Franco, Bertolone Giuseppe, Bertotto Giuseppe, Bianchi Giovanni, Billotti Giovanni, Bobbio Armando, Boccalatto Giuseppe, Boraso Adolfo, Borello Orazio, Borsotti Mario, Bottini Attilio, Bozzetti Tommaso, Brossa Alessandro,

Rappresentanti per Milano e Provincia delle Motociclette "SAROLEA"

Moto-Garage "CENTRALE" Pirola & Faravelli Via Pattari, 6 Milano

Vendita di motocicli d'occasione. — Officina per riparazioni. — Assortimento in gomme ed accessori. — Deposito benzina, lubrificanti, ecc.

Affiliato al T. C. I.

Alberti Benevento

Liquore Strega

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii STERN-SONNEBORN GENOVA

BINOCOLI A PRISMI

Modello "FILOTECNICA,,

:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

GANZINI

MILANO
Via Solferino
N. 25

FOTO-SPORT

la migliore
e più ricca fonte

Catalogo 1911 gratis
contro cartolina doppia.

IMPORTANTI NOVITÀ FOTOGRAFICHE
DELLE MIGLIORI MARCHE.

DITTA GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO

Assortimento completo in
Materiale, Pezzi di Ricambio ed Accessori
per Velocipedi ed Automobili

Rappresentante Esclusivo per l'Italia delle Rinomate Marche:

RENOLD Catene per Biciclette
Automobili - Camions - Aeroplani.

WILSON Biciclette - Serie
Pneumatici - Selle
Ruote libere - Specialità diverse .. ..

CITO-WERKE A. G.
Serie speciali per Biciclette con movimenti a cuscinetti a sfere .. ..

KRONPRINZ (K. C.)
.. Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica .. ..

STURMEY-ARCHER
.. Mozzi a tre velocità, a tre velocità con freno contropedale per biciclette.
.. Mozzi a tre velocità e debrayage per Motociclette .. ..

JENATZY-LELEUX
Pneumatici per Automobili .. ..
.. .. Gomme piene per Camions

Bruno Enrico, CADORNA contessa MARIA, Capellino Alberto, Capitani Vittorio, Cappa Bava Giovanni, Caprioglio Guido, Casoni rag. Ernesto, Cerato Mario, Costamagna Giacomo, Cresso Angelo, Cuminatti Giuseppe, De Filippo Domenico, Delfino Pietro, Demichelis Florindo, De Paoli Vincenzo, Fagnano Antonio, Fassino Giuseppe, Fassino Sergio, Faussone Mario, Ferraris Nicolao, FONTANA NILLA ved. BOFFA, Frassati Alberto, Fulcini Luigi, Gallo Ermanno, Garelli ing. Adalberto, Genovesio Guglielmo, Ghinone Carlo, Giachino Pietro, Giumanini Antonio, Giupponi Ildo, Gratarola Mario G., Grechi Pietro, Gnifetti Gerolamo, Gullotta Salvatore, Hindermann Max, Ivaldi Giuseppe, Jorio Felice, Lachello Luigi, Lavazza Vincenzo, Leporati Giuseppe, Marchisio Giuseppe, Marioni Domenico, Martignone Clemente, Massara geom. Annibale, Merboldt Albert, Miglietta Egidio, Milanese Angelo, Morelli Alfredo, Narici Carlo, Nasi nob. Giuseppe, Nizza Umberto, Oldano Orazio Luigi, Parvis Giovanni, PARVIS GIULIA, Peretti Ignazio, Peretti Pietro, Perosino Giuseppe, Petiti Guido, Piacenza Giuseppe, Porrone Evasio, Porta Antonio, Pratissoli Bruno, Ramella Luigi, Ravetti Pio, Regis Domenico, Reviglio Vittorio, Ricci rag. Carlo, Rossi Domenico, Rossi Giuseppe, Ruffino Guido, Salvetti dott. Guglielmo, Segre Gabriel, Sesia Giuseppe, Sforza Aldo, Testi Francesco, Turin Giorgio, Valabrega Emilio, Walter Valpreda Francesco, Vampa Ercole, Varetto Luigi, Vecchietti ing. Ignazio, Vergnano Virginio, Vigna Roberto, Zucca Domenico.
Aosta. — Centoz Eugenio.
Beaulard. — Ciochetti don Paolo.
Bricherasio. — Pegone Luigi.
Bussoleno. — Gattiglio Giuseppe.
Cambiano. — Berruto Bartolomeo.
Caravino. — Perino Battista.
Carmagnola. — Unione Ciclistica Polisportiva Carmagnolese.
Ciriè. — Soffietti Cesare.
Condove. — Musso Angelo, Tirassa Albino.
Feletto. — Enrico Vincenzo, Guglielmetti Lorenzo, Penoncello Guglielmo.
Fiano. — Soffietti Giuseppe.
Fontainemore. — Fej Anselmo.
Meugliano. — Pitetti Giovanni.
Moncalieri. — Battaglia Pietro.
Pinerolo. — Dostano Lorenzo. Gritti Giovanni, Nobile Amadio, Ouvrier Bonas Filippo.
Pino Torinese. — Razetti Angelo.
Pont Canavese. — Broglio Giuseppe.
Rivoli. — Crosazzo don Marcellino.
S. Ambrogio di Susa. — Polti Luigi.
Torre Pellice. — Long Gustavo, Peyrot Alberto, Robert Giulio.
Valperga. — Savi Giovanni.
Venaria Reale. — Peano Luigi, Tasso Torquato.
TRAPANI. — Barbato Giuseppe.
Castelvetrano. — Ferrara Francesco G.
TREVISO. — Botteselle dott. Paolo, Guizzetti Bianchi cav. Silvio, Manoni Enrico, Roberto Giuseppe.
Conegliano. — De Lazzaro Francesco, Piai Domenico.
Fonte di Asolo. — Rossi Oreste.

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia .. ..

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie .. ..

33, BASTIONI VITTORIA — MILANO — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

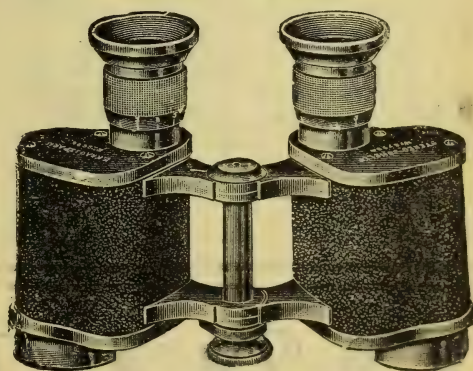
Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di **Westminster** di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di **S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo,** e dell'incoronazione di **Giorgio V** a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel **Westminster.** Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo che la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un'aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

1° quarto
2° quarto
3° quarto
4° quarto
ore

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

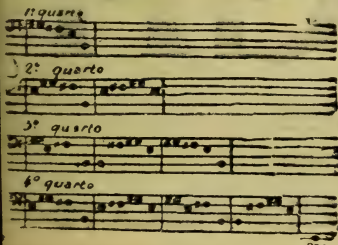
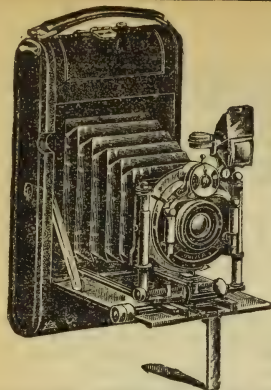
Stéréo Binoccoli Krauss
a Prisma

NUOVO MODELLO

Risponde a tutte le condizioni imposte, per dispaccio ministeriale, dal Ministero della Guerra Francese in data 1° Ottobre 1911.

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione

16, 18 e 20 rue de Naples — PARIGI

MICROSCOPI - APPARECCHI FOTOGRAFICI

DILETTANTI FOTOGRAFIA

IL MAGGIORE ASSORTIMENTO di

APPARECCHI FOTOGRAFICI

con obbiettivi dei più noti Autori per pagamento a RATE MENSILI lo troverete soltanto presso la

Società Italiana Vendita a Rate "SIVAR"

Via Ciro Menotti, 21 - MILANO - Telefono 20-068

CHIEDERE CATALOGO ILLUSTRATO CON PREZZI E CONDIZIONI

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL"

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

DINAMO

"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri } GARANTITI
Lettura d'un giornale a 300 »

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini" di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19

CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE

COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

Mogliano Veneto. — Municipio.
UDINE. — Beccari Guido, Costa Giovanni, Facchini Fernando.
Aviano. — Conte Antonio, Kerbaker Ernesto, Piazza Ferdinando.
Buia. — Forte Giovanni.
Gradisca di Sedegliano. — De Campo Francesco.
Ipplis. — Pinna Salvatore.
Latisana. — Sacchini Pietro.
Maniago. — Mauro Giovanni.
Pordenone. — Marpillero rag. Lodovico, Zanardi Giuseppe.
Rivignano. — Morgante Pompilio, Pasquatti Luigi.
Roveredo in Piano. — Lollo Angelo.
S. Daniele. — Piuzzi Guido.
VENEZIA. — Ballarini prof. Giacomo, Dorigo Stefano, Indri Giovanni, Mainella Antonio, Martin Ettore, Moritz Carlo, Wedekinel Carlo.
Miraporte. — Cima P. M.
VERONA. — BOCCA TREZZA nobil donna LAVINIA, Boschetti Antonio, Castellani Germano, Discardi Probo, Rossetto Pilade, Tassistro cav. Pietro.
Cologna Veneta. — Frau Francesco.
Erbè. — Veronese Eugenio.
Villabartolomea. - Degani Fiordaliso.
VICENZA. — Pagello conte ing. Leonardo, Tapparo Giuseppe.
Arzignano. — Padovan Biagio Antonio, Tecchio Giuseppe.
Marostica. — Battistello Oreste, Minozzo G. B.
Molvena. — Battaglin Francesco.
Piovene. — Bertoldo Luigi.
COLONIA ERITREA. — *Adi Caiè.* — Martini Salvatore.

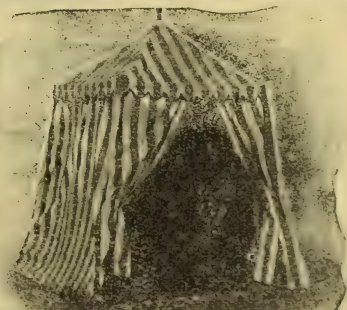
Colonie italiane.

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Antonino cap. Severino, Arena Salvatore, Beraldi cav. Giuseppe, De Leone cap. Ermanno, Franchi dott. ten. Pericle, Lucia sottoten. Roberto, Mariani ten. Edoardo, Mattea ten. Guido, Musi cav. Tito, Palmieri sottoten. Gino, Pescara ten. Guglielmo, Pieroni rag. Ulisse, Ricciardi cap. Roberto, Sirto ten. Filippo.
Derna. — Anzò avv. Gaetano, Bertoldi ten. Paolo, Figliolini ten. Guido, Penasa ten. Pietro.
Tobruk. — Anzi Giovanni, Bartolomeo Giovanni, Bertacca Pasquale, Binetti Antonio, Bonanno Antonio, Campus Daniele, Canistrà Domenico, Esposito Umberto, Ferilli Michele, Ferreri Felice, Giordano Francesco, Ingrosso Pietro, Lo Verde Giovanni, Malgeri sottoten. Vincenzo, Massari Francesco, Micari Antonio, Siracusano Rosario, Sorace Stefano, Spagnolo Francesco, Traversa Luigi, Tucci Carlo, Urso sottoten. Donato, Vanni ten. Kessler, Zibana Roberto, Ziello Gennaro.
TRIPOLITANIA. — *Gargaresch.* — Angrisani dott. Alberto, Covotti ten. Michele, Dard sottoten. Luigi, Micheroux ten. Antonio, Moretta Gabetti ten. Carlo, Zappelli ten. Albert.
Homs. — Brunetti Enrico, Camardella ten. Nicola, De Martis ten. Arturo, Gazzani ten. Cesare, Laneri cap. Giuseppe, Mugellini ten. Enrico, Priori dott. Alfonso, Satta Sebastiano, Visconti Prasca sottoten. Vincenzo.
Tripoli. — Beuf cap. Carlo, Boschi Silvestro, Carapreso sottoten. Celestino, Cavallo ten. Augusto, Evangelisti Evangelino, Ferrandi

MOTOLEGGERA "CAPELLO„
2 HP. un cilindro, Kg. 34
2 3/4 HP. due cilindri, Kg. 36
3 1/2 HP. due cilindri, Kg. 42
Qualunque salita - Marcia dolcissima — CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

AUTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
DINAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

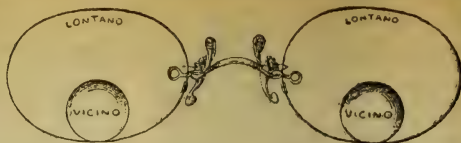
Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4 (Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

BAUMANN & LEDERER - Foro Bonaparte, N. 12 - MILANO
Tende da campo
Tende da Sport
Sacchi Alpini..

TURISTI!

Per prevenire e guarire le alterazioni della pelle del viso, per la grande aria fredda, nulla di più efficace della

CRÈME SIMON

PARIS

LONTANO LONTANO VICINO VICINO

IL **Prof. F. VANZINA**
(Ottico americano)

Piazza del Duomo, 21 - MILANO

riceve dalle 9 alle 11 e dalle 14 alle 17, per **l'esame gratis e correzione dei difetti di rifrazione** (vista debole) col suo speciale perfetto sistema di lenti americane. Massima perfezione, massime garanzie.

Catalogo-metodo per esaminarsi la vista, spedisce gratis a richiesta.

Lè Pillole FATTORI di CASCARA SAGRADA

sono senza rivali per guarire radicalmente la

STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

MOTO-RÊVE

"MOTO-RÊVE"

MILANO CORSO MAGENTA 27

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI

SARTORIA SUARDI

Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden

MILANO - Via Dante, 7

Il più ricco e variato Emporio specializzato per

SPORT ALPINO

Equipaggiamento e abbigliamento sportivo

ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI

Massima convenienza.

Catalogo illustrato gratis a richiesta

SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

sottoten. Vico, Monni sottoten. Gaetano, Poli Adriano, Ruggiero Michele, Soddu Millo sottoten. Pasquale, Solinas sottoten. Francesco.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Amoroso Amedeo, Bacconi Armando, Bacconi Umberto, Bisogni Arrigo, Colognatti Gino, Fossa Giovanni, Fraban Antonio, Magris Emilio, Rizzi Carlo, Schillan Giusto, Struchel Oreste, Zanon Romano.
Gorizia. — Bainat Rodolfo, Benedetti Andrea, Club Ciclistico « Libertas », Crovoz Giovanni, Perco Bruno, Roghella Ruggero.
Monfalcone. — Bortolani Giovanni, Drigani Vincenzo.
TRENTINO. — *Riva.* — Pozzini Giuseppe.
Rovereto. — Chiesa ing. Giovanni.
Sacco. — Caminoli geom. Enrico.
Trento. — Leintenberger geom. Oliviero.
PROVINCIE DIVERSE. — Cervignano, Lazzari Umberto.
Vienna. — Ahomer Carlo, Raabe Bruno.

Francia.

Marsiglia. — Cella cav. Antonio.
Pienne. — Gabrielli Modesto.
S. Etienne. — Guala Pierre.

Principato di Monaco.

MONACO. — *Fusco.* — Piombo Menotti, Prato Giuseppe.

Germania.

Berlino. — Di Leonardo Vittorio.
Einsingen. — Casali Pietro.

Inghilterra.

Beechwood. — Seaton R. H.
Cardiff. — Nowood G.
Exeter. — BYRONE HORACE MARIE.
Londra. — Boardman John A.
Manchester. — Grundej avv. S. P

Olanda.

Gravenhage. — Toxopens Aisso.

Spagna.

Barcellona. — Società Nazionale « Dante Alighieri ».
Granada. — ANTOGNINI AMALIA.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Blausee Mittholz.* — Ciochetti rag. geom. G. B.
CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Keser dott. Jean, Roux John, Roux Louis.
Vevey. — De Storne-Walker Jean, WALCKER ROSA.
CANTON S. GALLO. — *S. Gallo.* — Di Centa Floriano.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Pico dott. Rinaldo.
Brione. — Marcollo Leopoldo.
Chiasso. — Bernasconi Pietro.
Melano. — Luraghi Mores.
Vacallo. — Bernasconi Luigi.
CANTON DI ZUG. — *Baar.* — Cattaneo Felice.

Comperate
Seta-Foulard Svizzera

Chiedete i campioni delle nostre novità per primavera ed estate per abiti e camicette:
Rayés, Foulards, Veli, Crêpe de Chine, Eolienne e Mussola di cm 120 di altezza da L. 1.25 il metro, in nero, bianco, a tinte unite e variate, come pure per abiti e camicette ricamate, in Batista, Lana, Tela e Seta.
Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita e direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.
Schweizer & Co., Lucerna M 26 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

ROYAL ENFIELD
"MADE LIKE A GUN"
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50
BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !

CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Lauber Alfredo.

Turchia.

Sajada Epiro. — Bilaffer Antonio.

AFRICA.

Alessandria Egitto. — Lombardi Boccia rag. Amedeo, Mariani Antonio.
Cairo. — Belli avv. Giulio, Bonnia Ronchi ing. Giuseppe, Caloro dott. Giuseppe, Gaglio dott. Empedocle, Naggiar dott. Elie, Parvis Fernando, Romano dottor Tonin.
Ismailia. — MARINI RONCON MARIA, Poggioli Philippe.

ASIA.

Arni. — Bravi G.
Shanghai. — Brunetta Domenico.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Chicago. — Mercola Michele.
Denver. — De Luca Carlo.
Havana. — Gargia Claudio, Perez Gumersindo.
Los Angeles. — Kereschoff W. G.
Newark. — Poiani Francesco.
Nutigno. — Lopez Tomaso.
Portland Oregon. — Cook Walter.
Pueblo Colorado. — Buccola Francesco, Iurano Martino.
Short Hills. — Schültz Bernard van Horne.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile

Curityba. — Gusi Antonio.
Philadelphia. — Wiggius John.
Porto Alegre. — Cini dott. Arrigo.

Chile.

Vina del Mar. — Barducci Gino.

Perù.

Ica. — Lucchesi Natale, Rollandini Federico.
Lima. — Fasce rag. Amilcare.

Republica Argentina.

Bahia Blanca. — Bentivoglio Ubaldo, Berutti Felice, Caprile Giuseppe, Corteletti Emilio, Facchinetti Settimio, Garella Giovanni, Leotardi Juvenal, Oddone Dario, Rossanigo Erminio, Verardo Silvio, Zanatta Francesco.
Buenos Ayres. — Biffi Pietro, Caneva Enrico, Ciampettini Pasquale, Nisi Umberto, Podestà Julio, Rudi Alberto, Taleni Josè, Villa cav. ing. Celestino.
Casilda. — Maltere avv. Gaspare.
Del Campillo. — Bernelli Lazaro, Garnero Tommaso, Gregorio Giuseppe, Giribaldi Enrico, Ribba Giuseppe, Rivero Guglielmo, Rosso Domenico, Taverna Edmondo.
Jesus Maria. — Milanese Vincenzo.
Laboulaye. — Fenoglio Giuseppe.
Mercedes. — Galletti Aquiles.
Rosario Santa Fè. — Cerini Domenico, Fregoli Luigi, Ovidio Emanuele, Sbarbaro Fabio.
Sunchales. — Banfi Felice, Fossati Adolfo.
Tandil. — Vitulli Nicola.

Repubblica Domenicana.

Puerto Plata. — Grisolia Carlo, Grisolia Giovanni.

Uruguay.

Montevideo. — Cavaradossi Vittorio, Rossi Agostino, Rossi dott. Primo, Uruguayan Jockey Club, Zanetta Paolo.
Paysandù. — Baccaro Miguel A., Casaretto Esteban N., Scarabino Miguel.
S. Josè. — Bagnasco col. Paolo, Invernizzi Francesco, Grolero Luigi, Minetti Costantino, Squilario Celeste, VIGNARCA MARTA.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 APRILE 1912.

Soci annuali al 15 Marzo 1912	N. 96 773
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 1 001
	N. 95 772
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Marzo al 15 Aprile 1912	» 989
Totale Soci annuali	N. 96 761
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911	N. 4 999
Soci vitalizi dal 1º Gennaio al 15 Aprile 1912	» 336
	N. 5 335
TOTALE SOCI	N. 102 096

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI OROLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

D.r G. LANGBEIN & C.o

MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - **CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS**

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort m[oderno] - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Cam[ere] con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardi[no] Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello,

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind.,

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuov[o]) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bag[ni] Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'au[to]mobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri,

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Sple[n]dida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluog[o] Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscur[a] Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, pr[op.]

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordi[ne]

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglio[ni]

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione c[en]trale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce el[et]trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi mo[di]cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarme[nte] alle famiglie. F.lli GIANELLO, pr[op.]

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Se[ttembre]

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C.Vitt.

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em.

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 1 metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissi[ma] posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. C[ura] climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 [ca]mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umbert[o]

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di pr[imo] ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo,

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA[...] HOTEL.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester.**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTU[NI]

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144,17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI VENEZ[IA]**
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale accordi speciali a favore dei Soci.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

AGENZIA GENERALE AUTOMOBILI

Daimler

CHIEDERE CATALOGHI E PROVE

AQUILA ITALIANA

TORINO ROMA GARAGES STORERO MILANO GENOVA

ZÜST

TORINO Via Madama Cristina, 55

ROMA Via Sicilia e Basilicata

MILANO Piazza S. Giovanni in Conca

GENOVA Piazza Verdi Via Edera

PNEUMATICI PETER'S UNION

MILANO Foro Bonaparte, 70

TORINO Via Carlo Alberto, 40

FOLDING SUTER 9×12

L'apparecchio fotografico più a buon prezzo che esista, con anastigmatico di marca, obbiettivo di marca F 6 8 m/m 135. Doppio allungamento - soffietto in pelle - 6 chassis metallici - borsa - scatto metallico.

Apparecchio (come sopra) con otturatore *Ibso* regolabile da 1 a 100″ – Lire 175.—

Detto (come sopra) con otturatore *Compound* regolabile da 1 a 1/250″ – Lire 192.—

GARANTITO A PROVA

Si cambia, oppure si rimborsa l'importo se non è di completa soddisfazione.

In vendita presso Ubertalli & Morsolin - Succ. A. Ambrosio

TORINO - VIA S. TERESA N. O

Cataloghi GRATIS a richiesta.

LE ROI DES TACHYMÈTRES TEL

Sté Ame HASLER BERNE

CONCOURS DE BERLIN 1er PRIX 83 CONCURRENTS

Al Concorso di Berlino (1906-1911) fra i migliori INDICATORI DI VELOCITÀ PER AUTOMOBILI l'apparecchio TEL venne giudicato 1° fra 83 concorrenti.

CONCESSIONARI PER L'ITALIA ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO ROMANA, 76

STRUMENTI DI MISURA PER L'AUTOMOBILISMO

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Bresci[a])

Vedi annuncio a pag.

914.505 RI v.18^6

TOURING CLUB ITALIANO · RIVISTA MENSILE ·

Rodi - L'isola delle rose

RODI è diventata popolare in Italia da qualche tempo in qua.

La geografia, la storia, l'etnografia e perfino l'agricoltura, l'idrografia e la viabilità di quest'isola sono diventate nozioni di dominio comune.

Strani fenomeni psicologici determina la guerra!

E pensare che questo nome, soltanto poco tempo fa non risvegliava nell'animo dei più se non il ricordo d'un suono più volte udito o tutt'al più la reminiscenza d'un dato seccamente geografico.

Rodi? Ah sì! è un isola del Mare Egeo.

Era molto se gli studenti delle prime classi ginnasiali avrebbero saputo aggiungervi la rievocazione d'un apologo che si riconnette al nome di codesta località.

Non lo ricordate?

E' un raccontino morale ed epigrammatico, qualche cosa come un « per finire » che dilettava gli spiriti dei nostri vecchi che lo tradussero dagli autori latini, i quali a lor volta l'avevano travasato dal greco.

Raccontasi adunque che un millantatore, non so più in qual luogo, si vantasse di avere — trovandosi a Rodi — spiccato un salto di molti cubiti in altezza, un salto sovrumano e quindi incredibile.

Uno degli ascoltatori, senza contestare la verosimiglianza e la veridicità della cosa, lo interruppe gridandogli:

— Ebbene fa conto che qui sia Rodi e qui salta!

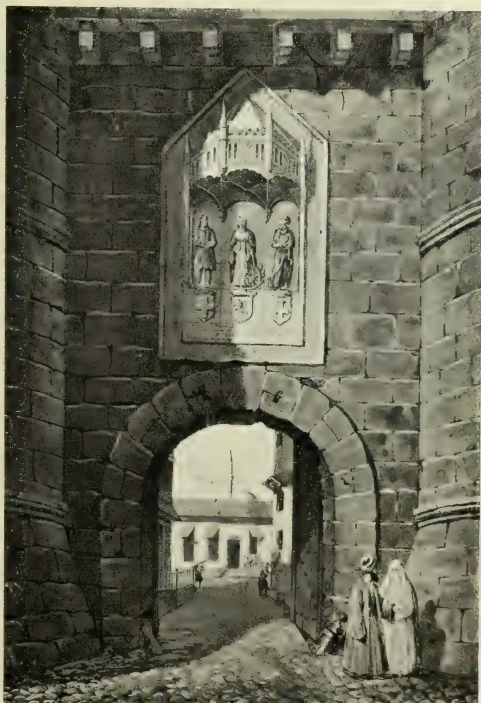
LA PORTA SANTA CATERINA.

Ho riprodotto l'apologo non tanto pel suo sapore sportivo, quanto perchè in questa guerra nella quale non mancarono di certo i millantatori e le panzane — esso acquista un vago carattere simbolico. Insomma, non si può negargli il diritto d'attualità malgrado la sua venerabile barba.

Stavolta c'è qualcuno che a Rodi e da Rodi non vorrebbe ad ogni costo aver saltato. Sono i Turchi, che ancor ieri celebravano l'ultima loro strepitosa quanto fantasiosa vittoria riportata contro le nostre armi sui lidi che furono già dei cavalieri gerosolimitani.

L'Italia ha gridato:

— Qui è Rodi e... di qui salta.

E l'autorità della Porta ha saltato.

La fortezza del palazzo.

* * *

Comunque, visto che — temporaneamente od indefinitamente — un nuovo territorio è entrato a far parte delle contrade italiche, ci pare non solo opportuno, ma doveroso consacrare in questa *Rivista* creata per la conoscenza di tutto quanto è nostro, l'evento importante, raccogliendo concisamente i dati d'indole, diremo così, turistica, che si riferiscono al nuovo nostro possesso.

L'isola di Rodi appartiene all'Arcipelago delle Sporadi, un sistema insulare che offre l'impressione degli sparsi e superstiti frantumi d'un continente cui in un tempo immemorabile un immane commovimento tellurico deve aver squassato e sprofondato nel mare.

E da quel mare azzurro e nitido come l'ametista sporgono qua e là come il capo di deità nettuniche gli elevati cocuzzoli di fieri isolotti alpestri intorno a cui la leggiadra fantasia dei greci seppe ricamare tanto fascino di poetici miti.

Il forte San Nicola.

Rodi è la più orientale delle Sporadi. Compresa fra il 35° 32' ed il 36° 27' di latitudine nord ed il 25° 23' ed il 25° 56' di longitudine est (meridiano di Parigi) essa trovasi a pochissima distanza dalle coste dell'Anatolia da cui la divide una specie di stretto della larghezza di soli 18 chilometri circa.

Offre per la sua forma caratteristicamente elittica l'immagine d'una spola e misura da un vertice all'altro la lunghezza massima di 77 chm. e — in senso quasi perpendicolare — la larghezza di 35 chm.

Superficie totale chmq. 1460, press'a poco corrispondente a quella del gruppo montuoso della penisola del Gargano nelle Puglie.

La sua composizione geologica analoga non solo a quella delle isole adiacenti Cerigo, Cerigotto, Candia e Scarpanto, ma altresì alla natura del terreno propria della Caria e della Licia da una parte, e probabilmente anche della Cirenaica, conforta l'ipotesi più sopra accennata che cioè Rodi non sia altro se non uno dei frammenti d'un sistema montagnoso il quale una volta doveva congiungere i tre continenti dell'Europa, dell'Asia e dell'Africa.

Infatti la configurazione dell'isola rimane eminentemente alpestre. Una vertebra d'alture l'attraversa nel senso della lunghezza un poco addossantesi ad arco alla spiaggia settentrionale ed è fatta prevalentemente di compatto calcare.

Tale vertebra è sormontata nella sua massima altezza dalla vetta del monte Attairo (1249) e da altre punte allineate che vanno dagli 800 ai 300 metri d'elevazione.

Dal centro della catena d'aspetto dirupato e selvaggio si dipartono e muoiono lontano delle ondulazioni collinose dai profili arrotondati e dai fianchi verdeggianti ed irrigui che temperano e variano d'una nota più mite l'asprezza drammatica del paesaggio.

Le roccie diabasiche e porfiritiche e le zolle composte di serpentini in taluni punti testi-

Il giardino d'Alvernia.

moniano l'origine vulcanica del paese. Le spiagge, specie quella occidentale, hanno versanti cadenti bruscamente a picco, e sono di quel tipo dette con termine geologico « coste li frattura ».

Da questa parte pochi sono gli approdi e li poca comodità, se si eccettua la baia di Trianta a sud-ovest di Rodi.

La città di Rodi — capitale dell'isola — ha due porti, entrambi artificiali: uno detto Agoras o Liman, l'altro *Piccolo* o Mandraki. Il primo tuttavia ha l'inconveniente d'esser poco protetto dai venti ed il secondo (che serviva un tempo come darsena alle galere dei cavalieri) ha un'entrata così angusta e così facile agli interramenti che soltanto le navi di piccolo tonnellaggio possono arrischiarvisi. I due porti sono divisi fra loro da un molo di vecchia costruzione sulla cui punta s'eleva la torre di S. Elmo.

Dove sorgeva il Colosso.

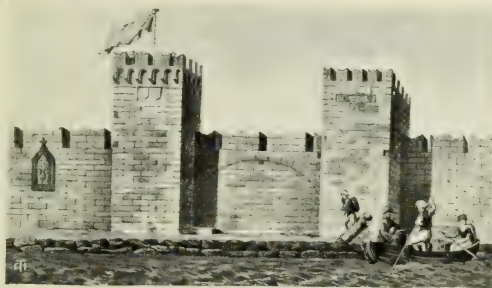
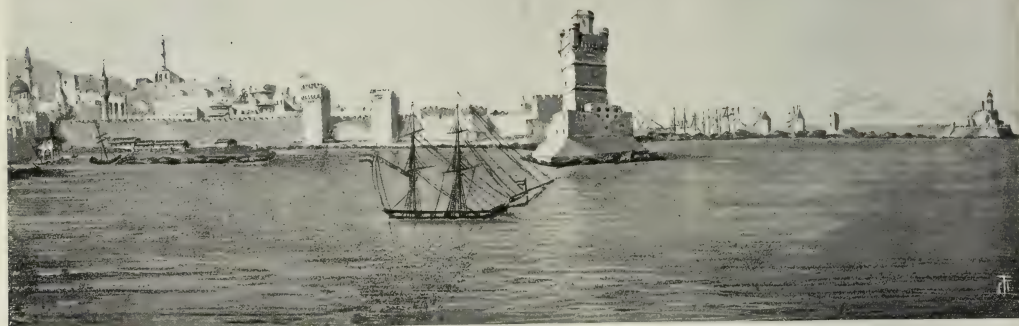
Il porto di Lindos, risultante da una gigantesca incisione nella roccia, è di facile approdo e discreto ricovero alle navi di scarsa immersione.

Inoltre si possono trovare approdi eccellenti nel seno di Kalitheas e di Mallona sulla costa orientale ed in quella di Apollakia dal lato opposto.

Questi porti e baie sono molto frequentati data l'importanza marittima che deriva all'isola dalla sua felice ubicazione, raccordando con la Grecia per via delle Cicladi e di Candia e servendo di stazione alle linee che congiungono il Mar di Marmara con l'Egitto e con la Siria.

Perciò l'importanza di Rodi e la ragione precipua della sua ragguardevole storia risultano più da ragioni commerciali e strategiche che dalle sue naturali risorse.

Certo un giorno il suolo doveva presentare maggiore feracità, sia per l'intelligente cura che ne avevano gli antichi, (i turchi come altrove diedero prova della loro consueta e caratteristica indole negativa) sia pel fatto del diboscamento. L'isola era celebre per le sue folte ed annose foreste di pini e di cipressi marittimi che coprivano tanto le balze dei monti che i declivî dei colli. Perciò appunto Rodi fu per molti secoli un centro ragguardevole di costruzioni navali e fornì largamente di navigli i Greci, i Persiani, i Bizantini, i Saraceni, i Cavalieri gerosolimitani e finalmente i Turchi. Così le montagne son rese quasi calve dalla incessante opera di abbattimento. Tuttavia si trovano ancora delle discrete selve di conifere, dei gruppi di quercie dette *vallonee.* Più in basso crescono i platani.

Altri prodotti vegetali sono il terebinto, il carrubo, l'ulivo silvestre, il pioppo bianco, il fico, il gelso per l'allevamento del baco da seta — industria che qui come in quasi tutte le altre isole dell'Arcipelago e nelle zone diverse della Grecia è popolare ed abbastanza prospera. Inoltre vi si trovano molti roseti

IL PORTO.

e lauri-rosa che pare abbian dato nome all'isola. Si coltivan pure il grano e l'orzo, massime nei bassopiani, ma il prodotto dell'isola è inadeguato al bisogno degli abitanti. Articoli d'esportazione sono invece gli ortaggi, le frutta e gli agrumi.

Attualmente come accennammo, le massime risorse dell'isola di Rodi derivano più dal mare che dalla terra. E cioè dal commercio e dalla pesca del pesce e delle spugne. Così non è da stupire che limitandosi le forme d'attività ed i mezzi di ricchezza, anche la popolazione sia grandemente decresciuta. Quando le industrie edilizie erano in fiore a Rodi grazie alla ricchezza di marmi pregevoli offerta dal monte Attairo e dell'Akramitys quando l'isola andava famosa per le sue opere d'arte e le sue inespugnabili costruzioni difensive, essa giunse a contare persino 200 000 abitanti, di cui metà erano accolti entro la capitale. Ora tutta la regione non ne numera più di 30 000, così ripartiti: 20 000 Greci, 7000 Turchi, 2000 Ebrei ed il resto Armeni ed Europei.

LA VIA DEI CAVALIERI.

Ancora attualmente la città di Rodi contiene metà della popolazione totale dell'isola. Gli altri 15 000 abitanti si suddividono su 54 villaggi e 15 monasteri sparsi prevalentemente lungo la costa.

Scarsa quindi all'interno è la rete stradale. Principale mezzo di comunicazione fra le più ragguardevoli località: il mare. Rare le rotabili, tra cui quella che da Kalitheas — ove sbarcarono i nostri — conduce a Psithos ove si ritirò la guarnigione turca e dove essa fu battuta e catturata. Del resto, e massime nelle alture, mulattiere e sentieri il cui

La Città a sinistra del Porto.

corso cangia continuamente a causa delle frane.

La popolazione greca esercita le piccole arti ed il minuto commercio, l'elemento turco che in gran parte è d'origine candiotta è addetto alla pesca ed al cabotaggio, gli ebrei fanno il commercio dei tessuti ed il servizio del trasporto agli scali.

Lingua generalmente parlata è il greco; presso gli israeliti si usa ancora una specie di levantino detto *spaniolo* per l'affinità con l'idioma spagnuolo importato dalla loro antica immigrazione dalle regioni iberiche al tempo delle persecuzioni religiose. L'Ordine degli Ospitalieri ha lasciato traccie italiane e francesi nell'isola e parecchie famiglie portano ancora con orgoglio il nome di famose casate quali Dalla Porta, Nobili, Castrizio, Anghiou (*Anjou*).

Pochi sono dediti all'agricoltura ed all'industria del bestiame che a causa del latifondismo e della continua trascuranza del Governo Turco andarono sempre decadendo.

Gli abiti sono del tipo greco, assai pittoreschi sopratutto fra le donne che abitano le plaghe montuose.

il Colosso.

* * *

Quello che v'ha di più notevole in Rodi è il suo passato storico glorioso.

Gli antichi già le assegnavano un posto cospicuo nelle leggende mitologiche le quali narrano che Danao e le sue figlie, Cadmo ed i suoi Fenici, i coloni Pelasgi, Cretesi ed Argivi trovassero successivamente asilo nell'isola di Rodi che si mantenne ricca, prospera e potente durante molti secoli. Alla fine del VI secolo a. C. venne assoggettata dalla Persia. Sotto quella dominazione dovè fornire vascelli a Serse per invadere la Grecia. In seguito fu annessa alla confederazione ateniese. La città di Rodi fu fondata nell'anno 408 a. C. Sebbene passassero di nuovo sotto l'autorità di Mausoleo e dopo la morte di lui sotto quella della regina Artemisia, i Rodiesi riuscirono a conquistare la loro indipendenza e ad accrescere l'opulenza ed il lustro della loro patria destreggiandosi fra le rivalità delle potenze che li circondavano.

Ciò non impedì loro tuttavia di cadere in potere di Alessandro Magno nel 336. Ma dopo la morte del grande macedone, Rodi

UN AFFRESCO NELLE TOMBE DEI CAVALIERI.

scosse il giogo di quella dinastia. E' rimasto celebre l'assedio che l'isola e la sua capitale sostennero contro Demetrio Poliorcete il quale nel 305 la cinse con una flotta di

MEDAGLIE DI RODI (ANTICHE).

370 vascelli e con un esercito di 4000 uomini. Ma l'isola, favorita dalla sua postura e dalle sue fortificazioni, resistette vittoriosamente e l'avversario dovette riprendere il

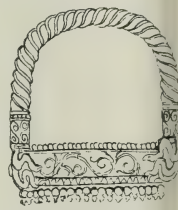
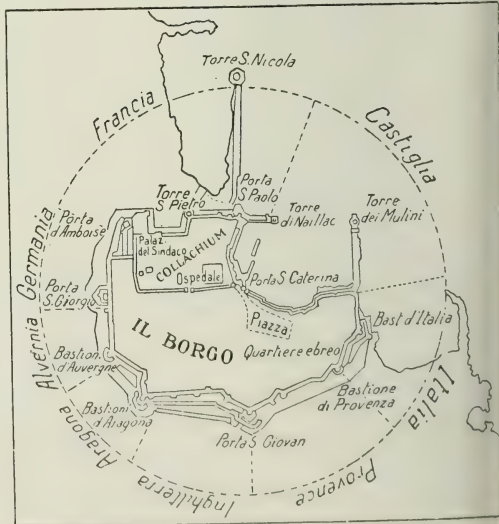
MEDAGLIE DI RODI (SOTTO I CAVALIERI).

mare non senza aver donato ai valorosi abitanti le proprie macchine da guerra in segno di cavalleresca deferenza.

Durante la guerra tra Perseo di Macedonia ed i romani, Rodi si alleò alla già potente repubblica mediterranea e seppe trar partito da questa alleanza aumentando ancora il proprio prestigio. A Roma si mantenne ancora fedele nella lotta che questa sostenne contro Filippo V ed Antioco il grande nel 220 e 70 anni dopo contro Creta.

MEDAGLIE DI RODI (SOTTO I CAVALIERI)

Vespasiano la pose definitivamente sotto l'amministrazione imperiale.

Rodi fu più volte distrutta dai terremoti; ma sempre risorse altera di magnificenze edilizie ed artistiche. Durante l'impero romano era meta di villeggiatura dei ricchi latini che ne apprezzavano il dolce clima e la radiosa limpidezza atmosferica. Orazio la ricorda nelle sue odi con l'epiteto di *clara*. Fu in quel tempo e precedentemente patria di artisti e

ANELLO CON PIETRA DURA (ANTICO)

PIANTA DI RODI NEL 1522.

filosofi rinomati quali Protogene, Carete, Cleobulo, Panezio — e sede di studi fiorenti.

Presto vi si stabilì il Cristianesimo, perci ebbe a soffrire, sotto l'impero d'Oriente delle incursioni degli Arabi e di Saraceni

Affreschi nelle tombe dei Cavalieri.

I genovesi ed i veneziani l'ebbero per scalo favorito nelle loro crociere verso la Siria e l'Egitto.

Nel tempo delle Crociate l'isola offrì sicuro ricovero alle flotte della Cristianità.

Luigi Re di Francia, detto il Santo, l'occupò e la difese contro i Turchi. Si vuole che lo accompagnasse Amedeo V di Savoia il quale — secondo taluni — traesse da quella circostanza la leggenda araldica *Fert* che ornò e fu onorata in seguito dalle imprese della Casa Sabauda.

La cosa però è controversa.

Coloro che pretendono riconnettere le origini del motto alle gesta attribuite ad Amedeo V in occasione dell'assedio di Rodi, fanno le lettere *Fert* iniziali della frase: *Fortitudo eius Rhodum tenuit.*

Si obietta però che questa divisa esisteva nelle armi di Casa Savoia in un'epoca anteriore. L'opinione più diffusa è che sia comparso la prima volta inciso sul Collare istituito dal Conte Verde, collare che si concedeva in segno di speciale distinzione a quindici cavalieri.

Tale onorificenza risalirebbe alla seconda metà del secolo XIV.

Pianta attuale della Città di Rodi.

Carlo il Buono nel 1518 diede un carattere religioso a quest'ordine appendendo alla collana d'oro che ne era l'insegna, l'immagine di Maria Vergine Annunziata, donde prese il nome che conservò sino ai nostri giorni.

Però l'interpretazione che a noi pare più logica perchè più conforme ai principî che ispiravano di solito le divise gentilizie è quella che suonerebbe *foedere et religione tenemus*, interpretazione che conta molti autorevoli partigiani.

Nè ci sembra possa tenersi conto dell'opinione di chi vorrebbe che la parola *Fert* debba considerarsi come una vera e propria parola a sè, che significherebbe «sopporta» dal latino *ferre* — e neppure di quell'altra versione secondo cui il motto conterrebbe l'apostrofe «Frappez, entrez, rompez tout» allusiva all'assedio di Rodi al quale abbiamo testè accennato. — Ma abbandoniamo la digressione nella quale troppo ci siamo diffusi.

Nel 1291 S. Giovanni d'Acri, ultimo propugnacolo dei Crociati in Terra Santa, cadde

La sala di riposo del Pascià Solimano.

in potere degli eserciti islamiti. Gli ordini religiosi e militari sloggiati da quella che ritenevano la loro necessaria base d'operazione, non vollero rinunziare alla pugnace missione che avevano assunta contro la straripante onda mussulmana.

Posero gli occhi su Rodi e armata a Brindisi una flotta, circondarono l'isola, l'assalirono di sorpresa, pervennero ad espugnarla e vi si insediarono.

La porta San Paolo o d'Amboise.

La Compagnia che aveva compiuta questa impresa era detta dei Cavalieri Joanniti di Gerusalemme. Da allora costoro si intitolarono Cavalieri di Rodi e tennero l'isola, costantemente e brillantemente battagliando contro gli infedeli, dal 1309 al 1522.

Erano rudi, ma audaci ed intelligenti cavalieri che seppero a poco a poco trasformare la loro nuova dimora in un sistema formidabile di fortificazioni. Abilissimi navigatori costruirono una flotta militare di fuste leggere e velocissime con cui condussero contro i navigli turchi ed i porti stessi della Siria e dell'Egitto una instancabile ed insidiosa guerriglia la quale sortì non di rado risultati fortunati e gloriosi. — Infatti i Cavalieri di Rodi occupavano Smirne nel 1345 e più tardi sorprendevano la flotta turca ancorata ad Imbro e l'incendiavano, facendo 5000 prigionieri.

In seguito essi furono gli alleati preziosi di Genova e Venezia e cooperarono alle spedizioni contro le città della Siria e della Tripolitania.

Poscia i legami di quella corporazione andarono allentando. I cavalieri di Rodi si fecero sempre più pochi finchè nel 1522 — allorquando Solimano giurò di impadronirsi dell'isola e l'attaccò con una flotta di 750 navi e con una forza di 65 mila uomini — si contarono e trovarono che fra italiani, francesi, tedeschi ed inglesi non superavano tutti insieme il numero di 292.

Soltanto la fame e la mancanza di munizioni indusse il gran Maestro dell'Ordine, Villier de l'Isle Adam, ad accettare i patti d'una capitolazione più che onorevole.

Da quel giorno l'isola di Rodi passò e continuò a far parte dell'impero ottomano. Fino a ieri.

La Castellania.

Le illustrazioni di quest'articolo sono dovute alla cortese concessione dell'Ordine Sovrano di Malta (già Cavalieri di Rodi).

RODI ITALIANA.

1. La porta del Castello. — 2. Panorama del porto. — 3. Il palazzo del Governo Italiano. — 4. La porta di S. Giovanni. — 5. La sanità marittima. — 6. La porta di Santa Caterina.

RODI ITALIANA.

1.-2. Il porto vecchio. — 3. Un pozzo al campo del 57° Fanteria. — 4. La via al porto. — 5. Il campo del 57° fucilieri alle porte di Rodi. *(fot. socio Toccolini).*

UNA CROCIERA NELL'EGEO ANTICO

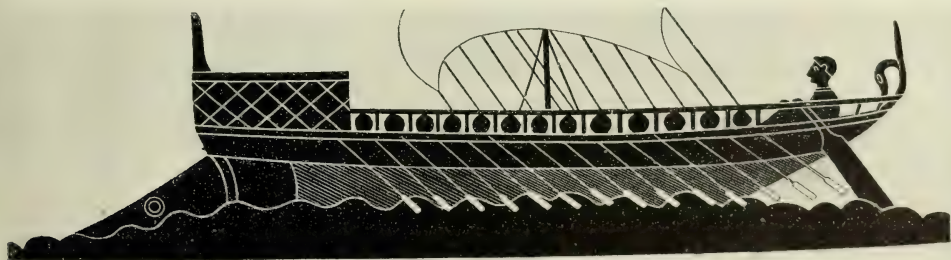
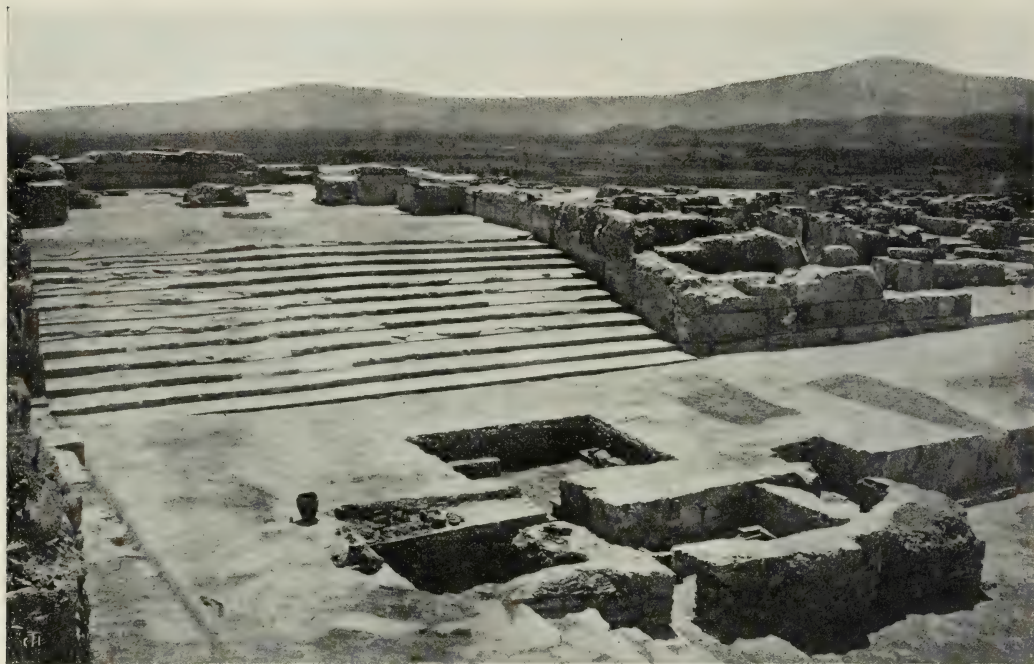
Vi ricordate nell'Odissea la partenza di Telemaco in cerca del padre?

Attendeva alla riva la nave « ben fornita di remi » su cui i compagni avevan portato anfore ed otri colle provviste del viaggio;

il garzon sopra vi salse
preceduto da Pallade che in poppa
s'assise; accanto ei le sedea, la fune
i remiganti sciolsero e montaro
la negra nave anch'essi e i banchi empiero.
Tosto la dea dalle cerulee luci
chiamò di verso l'occidente un vento
destro, gagliardo, che battendo venne
su pel tremolo mar l'ale sonanti.
« Mano, mano agli attrezzi » allor gridava
Telemaco; « ov'è l'albero? » I compagni
l'udiro e il grosso e lungo abete in alto
drizzaro e l'impiantaro entro la cava
base e di corda l'annodaro al piede.
Poi tiravano in su le bianche vele
con bene attorti cuoi. Gonfiò nel mezzo
le vele il vento, e forte alla carena
l'azzurro mar rumoreggiava intorno....

Sopra un'antica nave saliamo noi pure e ci sieda accanto invece di Pallade l'ombra della Patria che in questi giorni guida per quelle acque anche i nostri marinai, e navighiamo, come il vento e il capriccio ci portano, fra le isole dell'Egeo inghirlandate di spume.

Questo mare a noi non è ignoto; è il « canuto » mare, l'« infecondo », il « pescoso » mare pel quale ci ha guidato il verso di Omero che tante volte lo contemplò dalle rive d'Asia o di Grecia quando al soffio di Favonio s'increspava cupo, o quando

VASO CON FIGURAZIONE FLOREALE DEL PERIODO DELLA CIVILTÀ DETTA EGEA.

NAVE GRECA A REMI E A VELA: DA UN DIPINTO VASCOLARE.

Resti del palazzo principesco a Festo in Creta (Candia) di alcuni millenni prima di Cristo.

improvviso dalla tracia tana
di ponente veniva e d'aquilone
l'impetuoso soffio: alto s'estolle
l'onda e si sparge di molt'alga il lido.

E' il mare che fu solcato dalle « curve » navi che portavano Agamennone ed Achille, solcato dalla nave di Ulisse tornante da Troia alla sua petrosa Itaca, e da quella di Enea in cerca d'Italia, e ancora popolano l'Egeo queste creature della poesia e della leggenda. Se voi tendete l'orecchio vi arrivano dalle sponde di Grecia, di Tracia, di Asia, dalle rive e dalle scogliere isolane le voci lontanissime di antiche migrazioni di popoli che movendo d'Oriente spingevano la lor piccola barca d'una in altra di quest'isole gettate quasi pile di ponte fra i due continenti e invitanti anche i navigatori timidi ed inesperti a spiegar le vele coll'invito d'una riva vicina.

* * *

E presto per quelle isole si sparse la prima luce d'una civiltà che crebbe e salì ad un meriggio glorioso quando ancora l'Italia nostra era o spopolata o selvaggia; e l'azione dissolvitrice degli uomini e del tempo ancora non hanno cancellato tutte le tracce di quella civiltà che potè ben dirsi egea, e che si conta a millenni avanti l'era cristiana.

Se volgiamo la nostra prora alle coste di Creta — la Candia irrequieta anelante a un amplesso colla madre che la diplomazia le nega — e gettando l'ancora nel porto di Cnosso penetriamo per poco in quella terra di Minosse e del Labirinto, dove Giove bambino fu allattato da una capra sul monte Ida fra lo strepito dei Coribanti, donde De-

Vaso con figurazione di un polpo del periodo della civiltà detta egea.

dalo ed Icaro, i genii dell'aviazione, spiccarono il primo volo, ci si affacciano i segni d'una grande potenza tramontata.

Sono i resti di un palazzo immenso, costituito da un succedersi e da un intrico di sale, di cortili, di corridoi, di celle sotterranee, di santuari, che ben potè nella fantasia dei lontani crear la leggenda del Labirinto; e dovunque le tracce di un fasto principesco e di una civiltà che con elementi orientali rivela una genialità tutta sua, di una vita lieta e fiorente come sorpresa nel suo rigoglio ed improvvisamente troncata.

La Nave di Ulisse nei diversi momenti del suo viaggio. Decorazione di una tazza del museo di Berlino.

Ecco infatti ancora i grandi vasi delle provviste allineati nei magazzini, ecco la sala col trono che pare aspetti ancora il suo signore, ecco sulle pareti i resti di grandi decorazioni pittoriche che dicono un' arte già matura, e tavolette coi segni di una scrittura ignota di mill'anni prima che sonassero i canti di Omero, e rivelazioni inattese di una bellezza che precorre di un tempo indefinito il fiore dell'arte greca. E se penetriamo più addentro nel paese fino a Festo, ad Aghia Triada altro spettacolo non dissimile se non più superbo per le ampie scalee e le terrazze digradanti che paion fatte per una società spensierata e fastosa come quella che popolava le nostre ville del cinquecento.

Qual popolo era mai questo che tremila e più anni avanti Cristo inalzava questi edifici, ed era allietato da un'arte già così raffinata? Non gettano forse queste ruine uno sprazzo di luce nel regno della leggenda che narra dell'impero marittimo di Minosse steso largamente sull'Egeo e del tributo di vittime umane che Atene doveva ogni anno offrire al Minotauro del Labirinto? E per quale improvvisa catastrofe tanta civiltà scomparve così, che nei secoli posteriori par ricominci faticosamente da capo il suo cammino ascendente attraverso la rude violenza d' un greco medioevo?

Vasi di Haghia — Triada in creta, nello stile Miceneo.

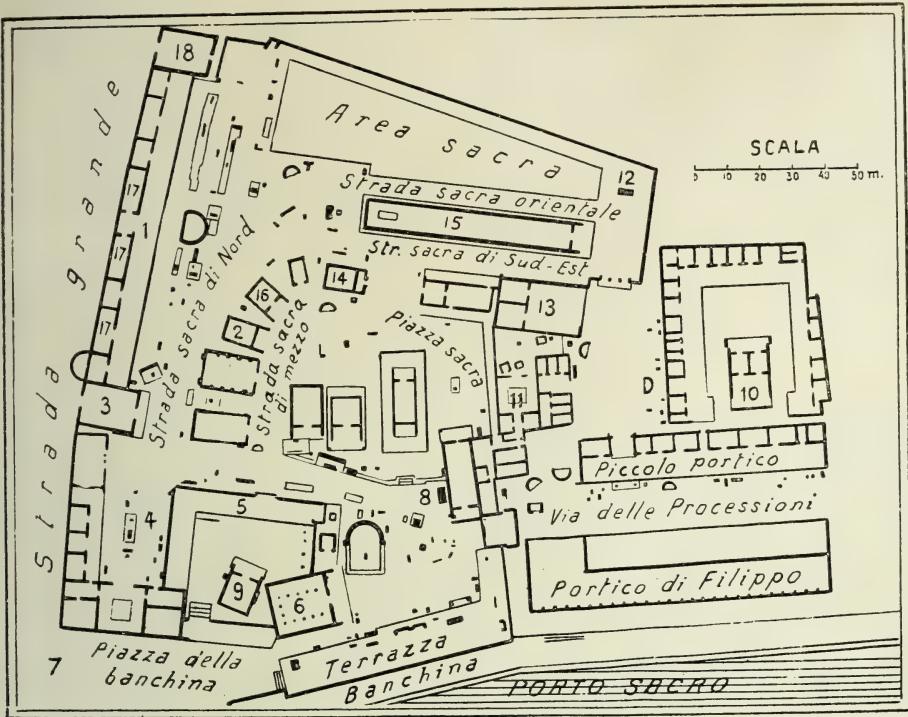
Se la nave non ci attendesse alla riva, bello sarebbe sederci su queste ruine e rispondere a tutti i non facili problemi che queste domande sollevano; ma il tempo stringe, e dobbiamo accontentarci di ritrarre a ricordo, prima di partire, lo schizzo di qualche lieto motivo floreale che orna ancora queste pareti, e di raccogliere, frugando nel sottosuolo, alcuno di quei bellissimi vasi che mostrano tanto geniale fre-

Cuosso in Creta colle ruine del palazzo detto di Minosse.

schezza di fantasia; poi, risaliti sulla nostra nave, drizziamo il corso alla non lontana isola di Astipalea, che doveva ricevere più tardi il battesimo del nome italiano di Stampalia.

* * *

Ma già il greco nome di Astipalea era la traduzione libera o corrotta di un più antico nome fenicio; chè prima de' Greci i Fenici corsero l'Egeo, se non da conquistatori, da mercanti, portando i prodotti d'Oriente ai popoli isolani: stoffe, vasi, idoli, profumi, vetri, metalli, miti, e, dono più prezioso, quelle lettere dell'alfabeto che più o meno trasformate sono pure quelle di queste pagine che tu leggi, o lettore immemore del lontano beneficio. Talora l'emporio commerciale divenne stazione e la stazione città, e si possono seguire in tutto l'Egeo le tracce di quei trafficatori infaticabili che dovettero cedere il campo quando la stirpe ellenica, attiva e feconda, dalla penisola greca traboccò verso oriente, e coloni eoli, ioni, dori, fecero greco tutto quel mare e vi destarono un nuovo e imperituro fermento di vita. Poichè quelle isole il cui nome appena oggi ritorna alla luce

Busto ideale di Omero — Museo Nazionale di Napoli.

La pianta del Tempio di Apollo e degli edifici sacri annessi nell'Isola di Delo.

1. — Portico colle teste di toro.
2. — Tesoro.
3. — Propilei del Nord.
4. — Piazza Nord-Ovest.
5. — Portico del vecchio Artemisio.
6. — Nuovo Artemisio.
7. — Quartiere dei Mercanti.
8. — Colosso di Apollo.
9. — Vecchio Artemisio.
10. — Tempio di Afrodite ed Ermete.
11. — Abitazione dei sacerdoti.
12. — Altare di Giove.
13. — Tempio di Dionisio.
14. — Tesoro.
15. — Santuario colle figure dei tori.
16. — Tempio.
17. — Abitazioni dei Teori.
18. — Secondo propileo.

col lampo dei nostri cannoni, e molte delle quali vivono da tanti secoli di vita triste, oscura ed inerte, nidi di pastori e di pescatori o al più di qualche sonnolenta guarnigione turca, sentirono nel fiorir della Grecia un fervore di vita intensa; furono principati o repubbliche autonome, esplicarono una attività politica fin troppo irrequieta, ebbero templi, basiliche, fori; diedero alla storia del pensiero, dell'arte, della scienza maestri insigni.

E anche Astipalea, l'ignorata Astipalea che i nostri marinai han fatto italiana, ebbe qualche nome nella storia, onde non vi sia discaro che nella crociera nostra vi caliamo l'ancora accanto alle nostre belle e forti navi e rievochiamo qualche memoria.

* * *

Una memoria che ci riempie di sorpresa. Perchè quest'isola a cui i nuovi destini hanno guidato i soldati di Roma moderna, strinse con Roma antica, or sono più

Alceo e Saffo di Lesbo: dipinto vascolare.

di duemila anni, un trattato di alleanza che ci è dato ancora di leggere nel testo greco inciso nel marmo; rileggiamo commossi e riverenti qualche frammento di questo antico documento storico che alla luce dei nuovi avvenimenti par corpo che si ridesta e piglia senso a un nuovo soffio di vita (1).

« *Fra il popolo romano e il popolo di Astipalea sia pace, amicizia e alleanza per terra e per mare, e non mai guerra* — (non guerra a te, popolo d'Astipalea, portavan le nostre corazzate!) — *Il popolo d'Astipalea ritenga nemici e avversari suoi quelli che tramano contro il Senato di Roma e fan guerra al popolo romano e a suoi soggetti, nè ai nemici ed avversari di esso darà soccorso, nè con armi, nè con denari, nè con insidie* — (ricorda la promessa, o popolo di Astipalea!) — *Non permetterà il popolo di Roma che i nemici e gli avversari del Senato e del popolo d'Astipalea passino attraverso il proprio territorio o a quello su cui hanno dominio per portar guerra al popolo di Astipalea o a' suoi soggetti.* — (oh, il contrabbando d'Egitto e di Tunisia!) »

Di questo trattato solennemente conchiuso, e poi nel 105 a. C. rinnovato con un sacrificio, è detto che una copia doveva essere collocata nel tempio di Giove sul Campidoglio, un'altra in Astipalea nel tempio di Atena e di Asclepio e presso l'altare di Giove e di Roma. Roma quindi aveva già un altare nella piccola e lontana Astipalea tanti secoli prima che noi ricomparissimo inaspettati a quel piccolo popolo di pescatori che forse ci ignorava; e se mai frugando fra le ruine di quel suolo deserto dove le iscrizioni ci dicono sorgessero templi e un teatro e un pritaneo, ritrovassimo di quell'altare le pietre, le riedificheremo riverenti e vi incideremo il detto del centurione romano: *hic manebimus optime!*

* * *

Con questo lieto augurio nel cuore drizza, o pilota, la nave verso la dorica Rodi che ci chiama collo sventolio della bandiera di San Marco sulle sue torri.

UN MAGAZZINO COI GRANDI VASI DELLE DERRATE TROVATO NELLE RUINE DEL PALAZZO DI CUOSSO IN CRETA.

« *Non io te tacerò, Rodi, grata agli dei e alle seconde mense* »

dice Virgilio nelle Georgiche, pensando alla fecondità di quell'isola e a' suoi dolci vini che rallegravano i simposii; ma la sua fama antica era raccomandata a qualcosa di meglio che non fossero i vigneti, fiorenti in quella terra sotto il sole che un proverbio antico diceva non mancasse mai a Rodi. Era raccomandata alla potenza della sua forza navale e alla sapienza sua che diede al mondo il primo codice marittimo; alle sue fiorenti scuole di retorica che richiamavano gli studiosi fin da Roma; alla gloria de' suoi scultori dalle cui officine uscirono i capolavori del Laocoonte e del Toro Farnese che passarono a decorare le terme e le ville de' conquistatori romani.

Bella città era la Rodi antica, la più bella

(1) *Corpus Inscriptionum Graecarum*, II. 2485.

di coloro che non ne comprendevano l'utilità, son diventate, dopo un certo numero di anni, degli ottimi affari. Sarebbe poi un grave errore, in fatto di comunicazioni nei paesi nuovi, voler attendere che sorgano centri di attività industriale e commerciale per determinare, in base alla loro posizione, il tracciato dell'arteria da costruire. L'attività non può preesistere alla ferrovia, ma sarà indubbiamente provocata da questa. Gli americani nella costruzione delle linee di penetrazione nel Far-West non si sono preoccupati dell'esistenza di centri abitati, nè hanno fatto nulla per crearli. Costruita che sia la strada ferrata, essa esercita un'attrazione potentissima sulla popolazione: intorno alle stazioni si formano i villaggi e sorgono prontamente i mercati; s'iniziano così gli scambi e comincia la vita civile.

Le ferrovie coloniali van dunque tracciate con gran risolutezza anche attraverso regioni nude e desertiche, purchè il loro obbiettivo sia chiaro e risponda ad un concetto esatto della direzione lungo la quale si possono sviluppare i trasporti. Nè bisogna credere che la trasformazione possa essere immediata: la colonizzazione è opera paziente, i cui effetti si svolgono a grandi intervalli di tempo. Chi avesse fretta di veder fruttare i capitali impiegati in imprese di questo genere dovrebbe esser consigliato a starne lontano; lasciando che poi si pentisse nel veder premiata la fiducia di coloro che sanno attendere.

Gli effetti benefici della ferrovia nei paesi nuovi sono immancabili per gli straordinari vantaggi ch'essa produce. La sua velocità, anche quando, per ragioni di economia, è mantenuta in limiti assai ristretti, risulta incomparabilmente più elevata di quella dei trasporti primordiali di cui abbiamo parlato. La riduzione del prezzo di trasporto cui essa dà luogo è enorme. Abbiam visto che sul percorso Badumbé-Bamako il trasporto a spalla di una tonnellata di merce costava 1250 lire: dopo la costruzione della ferrovia da Kayes al Niger, che pur adotta tariffe abbastanza elevate, cioè con prezzi di trenta centesimi ad una lira per tonnellata-chilometro, la spesa totale va da un minimo di 100 al massimo di 350 lire la tonnellata.

Ci siamo limitati a considerazioni d'ordine puramente commerciale; ma è superfluo aggiungere che molte altre e non meno importanti se ne possono fare dal punto di vista politico e militare. A parte l'effetto morale che la vaporiera fa sulle popolazioni indigene, solo disponendo di un mezzo rapido di comunicazione si può mantenere l'ordine e amministrare le regioni conquistate. L'azione strategica riesce incomparabilmente più rapida e si ha una grande economia nelle spese della guerra che inevitabilmente precede l'opera pacifica di colonizzazione.

Le ferrovie coloniali riescono poi caratteristiche anche dal lato tecnico. Sarebbe imperdonabile errore quello di trasportare nei paesi nuovi i metodi raffinati delle nostre costruzioni. Si tratta di eseguir linee primordiali che importino scarsissimi movimenti di terra e le opere d'arte assolutamente indispensabili, dalle quali sia escluso non soltanto il lusso, ma anche tutto ciò che si fa nei paesi nostri nell'intento di assicurare all'impianto una notevole durata. Poco monta se in seguito si dovrà rifare qualche ponte, eseguir delle rettifiche di tracciato, correggendo una curva troppo stretta o riducendo una pendenza molto sentita: se si sentirà il bisogno di far questo, sarà segno che lo sviluppo del traffico lo avrà richiesto e ne avrà anche compensata la spesa.

UN FERROVIERE DEL SUDAN ANGLO-EGIZIANO.

L'ingegnere coloniale dev'essere più un pioniere e un esploratore che un tecnico. Ricordate la definizione che dà il Verne nel libro *Dalla terra alla luna* della ferrovia americana? «Una strada che corre alla cieca senza preoccuparsi della linea retta, capricciosa nelle svolte, ardita nelle pendenze, nemica delle opere d'arte; vi si salta e si deraglia con tutta libertà, ma costa poco...». L'interessante per le linee coloniali è che costino poco.

Lo scartamento ridotto è di prammatica per le ferrovie coloniali: tutti i paesi colonizzatori hanno prescelto lo scartamento di un metro, che conferisce a queste linee una capacità assai più elevata di quella che si potrebbe supporre nel confronto con le condizioni del traffico europeo. Questo è sminuzzato fra tante stazioni poste a pochissima distanza una dall'altra,

mentre nelle colonie il commercio è concentrato in località poste a grandissime distanze, di guisa che i treni non debbono quasi mai fare operazioni intermedie. Non mancano esempi di ferrovie coloniali a scartamento minore di un metro. Le ferrovie del Congo belga hanno 75 centimetri di scartamento; altre linee, nelle colonie inglesi, tedesche e portoghesi, come la ferrovia di Otavi e quella che va da Beira a Fort Salisbury, collegando la Rodhesia all'Oceano Indiano, sono state costruite collo scartamento di soli 60 cent.; ma ora si riconosce che non conviene andare al di sotto del metro.

La velocità delle ferrovie coloniali non supera i 20 a 30 chilometri l'ora, che è già troppo di fronte ai lentissimi trasporti a soma; e generalmente i treni si seguono a grande intervallo di tempo. Molte linee hanno un sol treno la settimana in ciascun senso, alcune due a tre la settimana, ed è raro trovar linee su cui vi sia giornalmente un treno in andata ed un altro in ritorno. Il trasporto dei viaggiatori si fa in tre, talvolta in quattro classi: l'ultima classe, riservata agl'indigeni, è costituita da carri merci senza sedili e spesso aperti. All'indigeno si fa naturalmente pagar pochissimo per indurlo a viaggiare: non più di uno o due centesimi per chilometro. Sulla ferrovia dell'Uganda tanto paga un indigeno quanto un cane, un montone o una capra.

Ai viaggiatori europei si riserbano invece speciali comodità. Le prime classi, dove i viaggi durano più giorni sono spesso arredate a letto e alcune linee, come le sudanesi, offrono anche il vagone-ristorante. I prezzi per i viaggiatori europei sono però molto elevati, da 50 a 60 centesimi per chilometro, cioè da cinque a sei volte più che in Europa. Da Chilindini a Nyrobi sulla stessa ferrovia dell'Uganda si pagano in prima classe, per chilometri 525, L. 102,60 e in terza classe (indigeni) sole L. 16,60.

* * *

E' l'Africa il paese in cui le ferrovie coloniali hanno preso sviluppo nelle forme più caratteristiche. Anche le ferrovie indiane potrebbero esser fatte rientrare nella categoria delle linee coloniali, come sono da porsi senz'altro in tal novero le ferrovie dell'Indo-cina francese, che costituiscono una rete importantissima per sviluppo chilometrico e per traffico. La stessa transiberiana, come la transcaspiana, attraversano lunghe zone spopolate, ma esse già partecipano dei caratteri della vicina rete europea. E di carattere coloniale si possono considerare le linee costruite nelle regioni inesplorate dell'America Settentrionale e Meridionale.

Ma le ferrovie africane che hanno raggiunto uno sviluppo complessivo di circa 35 000 chilometri, a parte la rete egiziana e una parte delle ferrovie algerine e tunisine, le quali hanno caratteri di comunicazioni da paesi civili, conservano inalterato il tipo di ferrovie coloniali. Degna di rilievo è fra di esse la rete dell'Africa Occidentale francese, che tende a collegare ciascuna delle quattro colonie costiere: Senegal, Guinea, Costa d'Avorio e Dahomey, separate l'una dall'altra dall'interposizione di possedimenti stranieri, coll'*hinterland* comune costituito dalla vallata del Niger. Dalla costa del Senegal parte la linea Dakar-Bamako, ancora in costruzione fra Thies e Kayes; da Konakry, sulla costa della Guinea, è già stato raggiunto il Niger a Kurussa. Il Dahomey è servito dalla linea che parte da Cotonu e si spinge verso Mollà, ove raggiungerà il Niger, e per la Costa d'Avorio servirà la linea che parte da Abidjau-Ville e ora si ferma a N'zi-Ville. Quanto alla trasversale che dovrà riunire le linee provenienti dalla costa, i tronchi da Thies a Kayes e da Kayes a Kulikoro ne costituiscono la prima parte: essa verrà poi prolungata per Sikasso e Ouagadugu per terminare a Niamey sul Niger. Questa transudanese avrà così una lunghezza di circa 2700 chilometri.

Un progetto che, per un po' abbandonato, potrà esser ripreso, è quello delle ferrovie attraverso il Sahara, che in Francia fu da uomini politici e da economisti sostenuto fino a qualche anno addietro con grande entusiasmo.

Si trattava di raggiungere dalla costa tuni-

FERROVIA MASSAUA-ASMARA — FERMATA DI DAMAS.

sina, e propriamente da Biserta, il Lago Ciad, in piena Africa Centrale, e di là passare a Libreville sulla costa dell'Atlantico. La «transahariana porterebbe — scriveva eloquentemente Paul Leroy Beaulieu — la regione più ricca dei tropici, vale a dire il Sudan Centrale, a cinque o sei giorni da Parigi, Londra, Bruxelles e Berlino, dalle capitali cioè dei paesi più direttamente interessati allo sviluppo delle regioni africane ». E' vero che si trattava di attraversare il Sahara per circa 2000 chilometri, ma il facile economista asserisce sulla guida di progetti tecnici e di relazioni di esploratori che il deserto è una regione ideale per costruirvi delle ferrovie a buon mercato, anche perchè le sabbie mobili costituenti le tanto temute dune non esistono che su piccola parte della immensa superficie disabitata di cinque milioni di chilometri quadrati. Le dune sarebbero state superate con parasabbia costituiti da ripari laterali in lamiera oppure da una specie di gallerie artificiali anch'esse di struttura metallica. L'idea fu anche oggetto di studî governativi, tralasciati in seguito all'eccidio della missione Flatter, che aveva avuto appunto l'incarico di riconoscere le condizioni della regione desertica dal punto di vista della costruzione della ferrovia.

Un economista tedesco, il Roscher, ha fatto osservare che, a parità di altre condizioni, una ferrovia tracciata lungo un meridiano renderà assai più di una linea che segua un parallelo perchè la prima riunisce paesi di clima e di produzione differente e serve quindi a scambi e relazioni assai intensi.

A questo concetto, cui erano del resto ispirati anche i progetti di ferrovie transahariane, risponderà la celebre linea da Capo al Cairo, sogno meraviglioso di Cecil Rhodes, il grande pioniere africano, che fra non molto potremo vedere realizzato. Su quella interminabile direttiva, comprendente 65° della superficie terrestre, esistono già dei tronchi in esercizio che basterà saldare fra loro. Il primo è quello che dalla Città del Capo va ad Elisabethville oltre la frontiera sud dello Stato del Congo (chilometri 3738). Proseguendo poi sino a Fort Abercorn, all'estrema punta sud del lago Tanganica, si può traversare il lago in battello toccando l'estrema punta nord del lago stesso a Ugigi o Usumbura. Ancora un percorso terrestre di 400 chilometri e si raggiunge il lago Victoria che si può anch'esso attraversare in battello fino a Port-Florence, ove comincia la ferrovia dell'Uganda, che porta a Mombasa sull'Oceano Indiano. Un prolungamento della ferrovia dell'Uganda congiungerà il lago Victoria al lago Alberto e poi non resterà che raggiungere Kartum per essere sulle ferrovie del Sudan anglo-egiziano. Il Nilo però porta sino a Fort-Berkeley, e da Fort-Berkeley all'estremo nord del lago Alberto la distanza è di circa 300 chilometri, sicchè non occorrerà grande spesa a costruirvi una ferrovia. Fra Kartum e il Cairo non esiste che una interruzione da Halfa a Shellal, poste sul Nilo. Ma si può raggiungere il Mar Rosso a Porto Sudan che, a dire di alcuni, le mire inglesi vedrebbero volentieri sostituito al Cairo come punto terminale della ferrovia transafricana.

E se i progetti tendenti a eliminare con nuove linee il percorso terrestre e quello sui laghi o sul Nilo giungeranno all'esecuzione, avremo nell'immensa arteria la più lunga ferrovia del mondo, che pure possiede ferrovie di cinquemila e seimila chilometri nelle linee del Pacifico Canadiano, del Pacifico Americano e nella Transiberiana.

Viaggiatori indigeni sulla ferrovia del Capo.

* * *

L'Italia ha fatto le prime prove nella costruzione delle ferrovie coloniali colla linea Massaua Ghinda-Asmara, lunga 118 chilometri e superante il dislivello complessivo di circa 2400 metri. La Massaua-Asmara, di cui recentemente si è inaugurato l'ultimo tronco da Nefasit ad Asmara, ha già un traffico considerevole sia di merci che di viaggiatori. Basti dire che nel 1911 ben 35 000 indigeni se ne servirono.

Ma lo scopo di questa ferrovia si potrà dire raggiunto solo quando essa sarà prolungata sino a Cheren e ad Agordat e poi verso Cassala e Gondar al lago Tsana; penetrerà cioè nelle regioni ove si produce il cotone e le altre merci che possono essere esportate in Europa.

Presto anche l'Abissinia avrà la sua ferrovia. Addis-Abeba, la capitale dell'impero etiopico potrà comunicare col mare a Gibuti, in grazia di una concessione fatta nel 1907 da Menelik. all'ingegnere svizzero Ilg e al viaggiatore francese Chefneux, due nomi che ricorrono assai spesso nei racconti dei nostri rapporti coll'Abissinia. Non poche peripezie incolsero la « Compagnia Imperiale di Etiopia » creata dai due predetti esploratori; ma in seguito all'intervento francese ormai il compimento dell'impresa è assicurato. Per 309 chilometri, da Gibuti a Diré-Daua la linea è già in esercizio e il secondo tronco di circa 500 chilometri destinato a raggiungere Addis-Abeba, posta a 2357 metri sul mare, trovasi attualmente in costru-

zione. Il traffico della linea è notevole specialmente per le merci e il porto di Gibuti ne ha subìto grande incremento.

* * *

Quale sarà il programma da svolgere in Tripolitania e Cirenaica in fatto di ferrovie coloniali è difficile il dirlo prima che le condizioni delle nuove provincie italiane siano state ben studiate. Attualmente si sta costruendo la linea per Ain-Zara, che fra poco potrà essere aperta all'esercizio, con locomotive e materiale che era già pronto essendo destinato alle ferrovie secondarie della Sicilia. Sembra decisa anche la costruzione di una linea che da Tripoli deve raggiungere a Tagiura l'estremità orientale dell'oasi. Si avrebbero così i primi quaranta chilometri di ferrovia.

Quindi, a quanto si è detto, la ferrovia verrà spinta verso Zanzur ed indi a Zuara, calcolando che si debba in seguito trovar modo di effettuarne il congiungimento con le ferrovie tunisine, mediante una diramazione dalla linea che da Gafsa va a Sfax. Dalla parte opposta dovrebbe andare ad Homs ed a Misurata, dove potrebbe arrestarsi la ferrovia litoranea della Tripolitania propriamente detta, giacchè molti giustamente non vedono, neanche in un lontano avvenire, la convenienza - e dubitano anche della possibilità - di un congiungimento ferroviario con Bengasi, lungo i deserti che prospettano i golfi delle due Sirti.

Questo indicato è il programma minimo; ma, pacificate che sieno le popolazioni ed assicurata la nostra conquista, un ben più largo sviluppo avranno certamente le ferrovie libiche. Converrà, infatti, congiungere col mare l'oasi di Ghadames, oggetto di altre mire che non siano le nostre. La popolosa e fertile oasi di Ghadames, ove si concentrano gli scambi con l'interno, ora è costretta a rivolgersi a Tunisi più lontana, anzichè a Tripoli, ove, prima della guerra, faceva capo. Sarà pertanto la costruzione di una ferrovia che dovrà richiamare il commercio coll'interno alla nostra colonia.

Nè potrà farsi a meno — è stato detto — di costruire, quando saremo sicuri padroni dell'altipiano, una grande linea da Tripoli per Sokna e Murzuk, la capitale delle molteplici e vaste oasi del Fezzan, con tendenza verso il Lago Ciàd, che, come abbiamo visto, è il punto di attrazione delle grandi ferrovie africane.

Quanto alla Cirenaica troppo poco si conosce del suo territorio interno per poter dire quale sviluppo dovranno prendervi le ferrovie. E' stato detto che potrebbe convenire la costruzione di una linea interna da Bengasi per Lebda, l'oasi di Djarabud abbandonata sede dei Senussi, e quella di Siva, famosa nell'antichità pel suo tempio di Giove Ammone, alla quale pare tendano anche gl'Inglesi con la ferrovia distaccata da quella del Nilo alla volta di Medinet el Fajun. Si è osservato pure che una ferrovia litoranea dal porto di più facile approdo che troveremo in Cirenaica fino ad Alessandria, assicurerebbe per sempre all'Italia il transito dei passeggieri e delle merci a grande velocità, da e per l'Egitto, giacchè niun percorso marittimo più breve è possibile fra l'Europa e l'Egitto da quello che intercede fra Siracusa od Augusta e la costa della Cirenaica.

IL TRACCIATO DELLA FERROVIA DA CITTÀ DEL CAPO AL CAIRO.

Verrà poi il momento in cui tutte le nazioni che hanno dominii in Africa dovranno accordarsi per congiungere i vari tronchi e creare quella rete delle ferrovie africane, nelle cui maglie il deserto — che secondo alcuni è, in gran parte, tale perchè l'uomo non ha voluto o saputo ancora trasformarlo — a poco a poco scomparirà.

Ma questo è sogno del futuro. Per ora possiamo dire che è stata saggia politica porre subito allo studio il problema della rete libica perchè «il grande istrumento di conquista, il grande istrumento di difesa, come il grande istrumento di civilizzazione e di commercio è la strada ferrata».

FILIPPO TAJANI.

I NUOVI AFFILIAMENTI

di alberghi, negozianti di benzina ed olii lubrificanti, meccanici, *garages*, farmacisti, mentre estendono l'azione del Sodalizio, ne fanno anche più ampiamente conoscere l'opera e gli scopi. Occorre quindi procurarne, **scegliendo gli affiliandi fra i migliori** esercenti il loro ramo di commercio e proponendoli alla Direzione

IGIENE DEL TURISMO AUTOMOBILISTICO

M. CHIATTONE

Tutti ricordano come al suo nascere, circa 15 anni or sono, l'automobilismo costituisse esclusivamente un genere di *sport* difficilmente praticabile, richiedente spesso un enorme dispendio di energia fisica e morale, irto di difficoltà e di gravi pericoli di ogni genere, dovuti specialmente alle imperfezioni dei veicoli e sovratutto del motore. In pochi anni però, mediante i veri progressi fatti dalla meccanica, si è giunti ad un tale grado di semplicità e di solidità nella costruzione delle vetture, che attualmente si può dire l'automobile ha raggiunto un alto grado di perfezione, tanto è vero che esso oggi non costituisce più soltanto un istrumento di *sport*, ma è diventato un oggetto di prima necessità nella vita economica moderna.

.... VELOCITÀ VARIABILE A SECONDA DELLE DIFFICOLTÀ ....

A parte i grandi vantaggi da esso arrecati nella pratica, all'automobile spetta il merito di aver dato origine al più bello ed utile fra gli *sports*, oggi su vasta scala praticato, quale è appunto il turismo automobilistico, che oltre farci provare tutti i piaceri che l'automobile dà per sè stesso, colla facilità di percorrere rapidamente senza fatica, senza servitù alcuna, seguendo soltanto il desiderio e la fantasia, i più svariati paesi, ci permette di intensamente godere di tutti gli incanti che emanano dalla natura nelle sue più belle e svariate manifestazioni.

Ogni vettura automobile in genere bene si presta pel turismo: certamente sarebbe da preferirsi la vettura dotata di carrozzeriascoperta, perchè più leggiera e meglio adatta per l'aerazione intensa che spesso coll'automobile si ricerca: essa permette inoltre a chi viaggia di godere meglio dello spettacolo che offre la natura e di ammirare comodamente il paesaggio specialmente in montagna. Ma non è comoda durante l'inverno, durante le stagioni piovose, e non protegge i viaggiatori dalla polvere e dal calore dei raggi solari durante l'estate. Sicchè in pratica sarebbe bene adottare quei tipi di carrozzeria, fabbricati in modo da permettere facilmente ambedue le combinazioni, poichè esse corrispondono a tutte le esigenze delle varie stagioni e dei varî gusti individuali.

In quanto all'abbigliamento, già da tempo i caricaturisti hanno resa popolare l'immagine dell'automobilista sotto forma di un animale mostruoso, rivestito di folte ed enormi pellicce:

... L'ARIA VIVIFICANTE DEI BOSCHI ...

senza però cadere nel ridicolo, bisogna tener presente che occorre per l'automobile una tenuta speciale: anzitutto è necessario essere sempre ben coperti anche durante l'estate per evitare il brusco raffreddamento del corpo, che spesso rende più facile l'attecchimento delle malattie infettive dell'apparato respiratorio.

D'inverno servono ottimamente per ripararsi dal freddo le pelliccie, le coperte di pelo pei viaggiatori e pantaloni di pelliccia pel conducente, stivaletti spessi od imbottiti, e guanti foderati di pelo: come copricapo occorrono berretti di stoffa pesante aderenti che non diano presa al vento e che proteggano il padiglione dell'orecchio, senza disturbare la funzione auditiva. E' poi buona pratica dotare la vettura di un piccolo calorifero, incastrando nel pavimento di essa un radiatore, nel quale si faccia circolare dell'acqua calda proveniente dal motore.

... LA PIÙ INTENSA AZIONE DELLA LUCE...

Durante l'estate sarà bene provvedersi di un mantello di lana, tenendo presente che in casi imprevisti anche un semplice giornale intercalato sotto il vestito serve benissimo per proteggersi dal vento: occorre inoltre un impermeabile contro la pioggia, uno spolverino per proteggersi dalla polvere, ed un copricapo leggiero che ben protegga contro i raggi solari. Per le signore è necessaria una veletta che completamente difenda i capelli dalla polvere, per impedire che essa li invada, altrimenti diventa necessaria la loro lavatura giornaliera col pericolo che essi diventino in breve secchi e friabili.

E' indispensabile inoltre la protezione degli occhi mediante occhiali comodi che non restringano lateralmente il campo visivo, e fatti in modo che ad essi si possano adattare vetri incolori, affumicati od azzurri, a seconda delle

... LA SORVEGLIANZA ATTENTA E CONTINUA DELLA STRADA ...

circostanze. L'uso degli occhiali evita il pericolo delle blefariti, delle congiuntiviti che può causare la polvere, e gli inconvenienti dovuti alla proiezione violenta degli insetti sul globo oculare.

Questi sono i principî fondamentali secondo i quali va regolato l'abbigliamento del turista.

Alla fine di ogni tappa è molto consigliabile una abluzione generale con acqua fredda o meglio tiepida, la quale oltre servire ottimamente per liberarsi del tutto dalla polvere, ridona al corpo freschezza ed energia. Siccome però non sempre è possibile trovare ovunque i mezzi per farla, sarà bene comprendere nel bagaglio una vasca pieghevole in cautchouc.

Per quanto riguarda l'alimentazione, tutti sanno come uno dei principali effetti dell'automobilismo sia quello di eccitare l'appetito: quando però si intraprendono lunghi viaggi conviene mangiare moderatamente, ed usare molto parcamente di bevande alcooliche, sovratutto da parte di chi deve condurre l'automobile.

Nei viaggi turistici conviene adottare una velocità, che sia sempre compatibile colla sicurezza: ossia una velocità media non superiore ai 40 chilometri all'ora, variabile a seconda delle difficoltà della strada, e che può come massimo sulle strade buone raggiungere i 60 chilometri all'ora, velocità che si può tenere ancora con una sicurezza sufficiente. A velocità maggiori pel conduttore comincia una tensione nervosa eccessiva, causata dalla attiva sorveglianza della strada, dalla ascoltazione dei rumori della vettura, dalla necessità di mantenere con mano ferma la direzione del veicolo, dalla tema di guasti e dal senso di responsabilità che egli ha verso i suoi compagni di viaggio. A tutto questo si aggiunga la sensazione fisica prodotta dalla velocità medesima, che non sempre è piacevole; il conducente sentendosi la testa violentemente attirata all'indietro, è costretto a stare curvo in avanti, mantenendo sempre contratti i muscoli del collo; di più egli soffre di un senso intenso di oppressione all'addome ed al torace prodotto dalla pressione dell'aria. A tali velocità per poco che insorga un ostacolo imprevisto sulla strada, l'arresto della vettura diventa difficile, potendo un colpo di freno troppo brusco produrre un ribaltamento. Inoltre per errori di apprezzamento diventa difficile il calcolo del rallentamento nelle curve, dimodochè la vettura può venire facilmente sbalzata fuori della strada.

A tale andatura è difficile anche poter leggere i cartelli indicatori ed è assolutamente impossibile al conducente poter scambiar parola coi compagni di viaggio.

Tutto ciò produce in lui una grande tensione nervosa che in breve conduce alla spossatezza, la quale spesso è da ricercarsi quale causa prima di gravi accidenti automobilistici. Invece mantenendo una razionale velocità il turista può veramente godere delle grandi gioie che fornisce l'automobile: il conducente, pur guidando con sicurezza la vettura, può gioire della bellezza del paesaggio evitando con facilità gli ostacoli e superando felicemente le difficoltà della strada.

... ESSERE BEN COPERTI ...

Facendo lunghi viaggi conviene attenersi a tappe giornaliere di 250 chilometri circa, il che,

mantenendo la velocità media sopradetta, corrisponde a 6-7 ore di marcia al giorno. Se invece si debba percorrere una distanza non superiore ai 350 chilometri, si può fare il viaggio in una sola giornata; il turista in generale però difficilmente può superare in un giorno distanze maggiori senza affaticarsi eccessivamente, il che può essere causa di inconvenienti.

Le ore più propizie per i viaggi in automobile, specialmente d'estate, sono quelle del mattino: l'aria è più fresca e vivificante, ed i raggi del sole sono meno cocenti: il metodo più razionale da seguirsi si è di fare al mattino tre quarti della tappa, e l'ultimo quarto alla sera verso il tramonto. Il rimanente della giornata può essere piacevolmente impiegato visitando le località, accampandosi nei boschi o lungo laghi o corsi d'acqua, o facendo anche qualche passeggiata a piedi. Non conviene viaggiare di notte, e lo si farà soltanto in via eccezionale.

Il turismo automobilistico praticato in tal modo produce ottimi effetti sull'organismo umano, tanto da costituire in taluni casi un ottimo elemento di cura.

***

La continua intensa doccia d'aria, la vita all'aperto, all'aria più pura e vivificante dei campi e dei boschi, alla luce più intensa, producono in breve benefici effetti sul nostro corpo. Sotto la loro continua azione la pelle e sovratutto le mucose diventano in breve più resistenti e meno sensibili alle infezioni.

La respirazione si fa più ampia e profonda dimodochè l'aria più facilmente penetra anche in quelle parti dei polmoni che di solito non prendono molta parte ai movimenti respiratori, per qual fatto esse rimangono meno resistenti alle infezioni. In conseguenza di questa maggiore ginnastica polmonare, si rinforzano tutti i muscoli del torace che prendono parte attiva ai movimenti respiratori. La circolazione polmonare si fa più intensa, mentre si ha un aumento del numero delle pulsazioni del cuore e la circolazione del sangue si fa più rapida.

Da alcuni medici è stato constatato che la pratica dell'automobilismo produce un aumento dei globuli rossi del sangue, cui corrisponde un aumento della quantità della sua sostanza colorante (emoglobina), dimodochè il sangue diviene atto a fissare una maggior quantità di ossigeno attraverso gli alveoli polmonari: si ha cioè un miglioramento nella costituzione del sangue, ed un aumento della attività del ricambio nei tessuti del nostro organismo.

Un fatto generalmente constatato, come conseguenza dell'automobilismo, è l'aumento dell'appetito; esso ritorna anche in persone che l'avevano da tempo perduto: l'apparato digerente funziona più regolarmente, tanto che spesso si è osservato come individui affetti da abituale stitichezza, quando fanno dell'automobilismo hanno l'alvo più regolare. Aumenta la quantità delle orine con una maggiore eliminazione di sali, di acido urico e di urea, il che indica una maggiore attività degli scambi nutritivi dei tessuti del nostro corpo, che va di pari passo coll'aumento dell'appetito e colla maggiore nutrizione.

... ACCAMPANDOSI NEI BOSCHI O LUNGO I CORSI D'ACQUA ...

L'automobilismo ha anche un benefico effetto sul sistema nervoso, procurando un sonno più calmo, più prolungato e più profondo: alcuni attribuiscono questo fenomeno alla fatica che produce la vettura, alla più intensa ventilazione dell'apparato respiratorio, all'azione della continua doccia d'aria sul sistema nervoso, al miglioramento della costituzione del sangue; altri credono invece che questo benefico effetto sia prodotto dalla azione della aumentata tensione elettrica dell'aria dei campi e dei boschi, all'azione della luce più intensa e dell'ozono dell'aria. Qualunque però ne sia la causa, sta il fatto che l'esercizio dell'automobile all'aperto rende migliore e più riposante il sonno.

L'automobilismo moderatamente praticato, esercita una benefica azione anche sulla psiche: la sensazione di libertà e di indipendenza, il vario spettacolo della natura, la bellezza dei paesaggi percorsi, e sovratutto l'oblio delle continue preoccupazioni della vita giornaliera, rendono straordinariamente benefico a tutti il turismo in automobile, apportando esso nuovo vigore al corpo e benefico riposo alla mente.

Di fronte a questi vantaggi ben pochi e leggieri sono gli inconvenienti dell'automobile, tutti del resto facilmente evitabili dagli individui normali, come ho già detto sopra. Ma per

ricavare dall'automobile tutti i benefici effetti bisogna usarne con moderazione, cominciando dal poco, e seguendo un vero allenamento, che è specialmente necessario per chi deve condurre la vettura. Questi è effettivamente esposto ad una tensione nervosa, che per alcuni produce facilmente l'esaurimento: l'allenamento progressivo servirà a dare una maggiore resistenza. La stanchezza non proviene dallo sforzo fisico che si fa per guidare la vettura, e che non è molto considerevole, ma deriva dalla sorveglianza attenta e continua della strada da percorrere e dal sentimento di responsabilità verso i compagni di viaggio. Attenendosi ad una velocità moderata il conduttore, sentendosi sempre padrone della macchina risentirà molto meno la fatica, ed in breve tempo acquisterà, se già non le possiede, le qualità fondamentali del buon guidatore: sangue freddo e risolutezza, guidate dal buon senso e dal ragionamento. Qualità che oltre essere indispensabili nell' esercizio dell' automobilismo, costituiscono validi sussidi in tutte le contingenze nelle quali ci si possa trovare nel succedersi affannoso delle vicende della vita.

Non bisognerà mai lanciarsi su di una strada diritta senza tener presente che una vettura può sbucare da una strada trasversale, che un cane può sorgere da un fossato, che un bambino può uscire correndo da una casa, nè affrontare una curva senza prevedere che la strada può essere ingombrata da altri veicoli, da mandrie di animali, o sbarrata da un passaggio a livello, e ciò per essere sempre pronti in caso di bisogno, a fermare in tempo la vettura.

Basandoci sopra gli effetti fisiologici prodotti dal turismo automobilistico, si può facilmente rilevare come esso possa benevolmente influenzare lo stato di salute in alcune speciali forme morbose. Pel suo potere di migliorare la costituzione del sangue, provocando in esso un aumento di globuli rossi e di emoglobina, il turismo automobilistico, praticato colle dovute norme, costituisce un eccellente mezzo terapeutico per gli anemici, ed in pratica si sono constatati degli eccellenti risultati.

L'aumento dell'appetito e la facilità di digestione rendono raccomandabile questo *sport* ai dispeptici, e l'aumento che esso produce nella attività del ricambio organico generale, lo rende utile anche per coloro nei quali si abbia un rallentamento nella nutrizione generale, come ad esempio avviene nei gottosi e negli artritici.

Utile riesce anche pei nevrastenici che soffrono di insonnia, la quale presto scompare mentre il sonno ritorna normale; risentono anche beneficio in genere tutte le persone di temperamento nervoso.

Vi sono però alcune forme morbose per le quali l'automobilismo se pur non è da proibirsi in modo assoluto, si deve praticare con molta moderazione, come ad esempio nelle varie forme di calcolosi biliare, o renale, o vescicale, nelle affezioni renali, nella ipertrofia della prostata, nelle emorroidi, nelle varici, nelle varie forme di infiammazione cronica dell'utero e degli annessi. In quanto alle malattie di cuore, se sono in periodo di compenso, l'automobilismo non è in modo assoluto controindicato, ma l'ammalato non dovrà mai condurre la vettura. Tra le affezioni polmonari, l'asma e l'enfisema sembrano essere bene influenzate dall'automobilismo moderato, a condizione che la velocità non sia eccessiva e che non vi sia vento, altrimenti si può provocare affanno di respiro e risvegliare delle crisi.

.... IL VARIO SPETTACOLO DELLA NATURA ...

Si deve interdire l'uso dell'automobile in tutte le forme febbrili di tubercolosi polmonare anche all'inizio, ed in generale in tutte le forme al secondo ed al terzo stadio, poichè esso conduce inevitabilmente ad un aggravamento della malattia.

Si può consigliare soltanto nella forma iniziale senza febbre ed è utile per certe forme di tubercolosi localizzate, tubercolosi chirurgiche, sulle quali influisce benevolmente il miglioramento dello stato generale, prodotto dall'automobilismo moderato.

Per la donna durante il periodo della gravidanza, invece del gran turismo in automobile, sarà consigliabile fare delle brevi passeggiate, che non sorpassino i 50 chilometri su strada buona ed a velocità moderata: essa dovrà astenersene però durante i primi tre e gli ultimi

... DELLA BELLEZZA DEL PAESAGGIO ...

due mesi, allo scopo di evitare rincresciosi inconvenienti. A tali condizioni l'automobilismo apportando un miglioramento dello stato generale dell'organismo, non può che favorevolmente influire sullo stato di salute sia della madre che della prole.

Tra le malattie nervose non occorre dire che l'epilessia costituisce una controindicazione assoluta se non all'uso, certo al condurre una vettura; anche costituiscono una controindicazione e affezioni oculari con diminuzione della vista.

A parte questi casi speciali è certo però che l'automobile considerato anche sotto il solo punto di vista del turismo è un istrumento ideale, capace di arrecare le più grandi soddisfazioni unite a grandi benefici igienici, alla condizione di servirsene con discernimento: il turismo automobilistico fra gli *sports* è il più bello ed il più utile, peccato che abbia soltanto il difetto... di non essere accessibile che ad una piccola parte di noi miseri mortali.

A. CERADINI.

IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE.

Sono pervenute innumerevoli richieste di copie di questa pubblicazione per distribuzione a scopo di propaganda o in omaggio per Biblioteche, ecc.

La Direzione mentre apprezza il sentimento dei richiedenti è costretta per ovvie ragioni economiche a declinare tutte le richieste, visto che i mezzi disponibili sono già insufficienti a sviluppare tra i soli soci del Touring la propaganda con quella larghezza di trattazione che sarebbe nell'animo della Commissione e che è insita nell'importanza dell'argomento.

Il Touring non è impacciato a trovare il campo per la propaganda utile, ha già trovato — per cominciare — i propri più che centomila soci. E' impacciato invece a trovare i mezzi per estendere maggiormente l'azione benefica di questa propaganda.

Il miglior aiuto che gli animi aperti a queste distribuzioni supplementari possono dare alla buona causa che essi, come noi, caldeggiano è di contribuire materialmente nella misura moderata necessaria acquistando le copie che intendono di distribuire. A facilitare la cosa tanto il Bosco il Pascolo il Monte, quanto il Bosco contro il Torrente sono inviati (ai soli soci) al prezzo di L. 1 per volumetto franco di porto, o direttamente a quei destinatari che essi volessero indicarci.

Premi mensili di benemerenza pei Soci propagandisti 1912

SETTE MEDAGLIE D'ORO e QUATTORDICI D'ARGENTO.

1.° — Le medaglie sono assegnate ai Soci che ogni mese, dal corrente giugno al dicembre 1912, presenteranno almeno un nuovo aderente pel 1912;

2.° — Le medaglie verranno estratte a sorte ogni mese, in ragione di una medaglia d'oro e due d'argento, fra tutti i Soci che avranno firmato, come Soci presentatori, le schede dei Soci nuovi che perverranno ogni mese con le quote relative alla sede centrale;

3.° — L'assegnazione delle medaglie avrà luogo nel mese successivo a quello della presentazione del nuovo Socio:

4.° — I Soci presentatori concorreranno all'estrazione con tante probabilità quanti saranno i Soci da essi presentati nel mese;

5.° — Il primo estratto mensilmente riceverà la medaglia d'oro, il secondo e terzo avranno le due medaglie d'argento;

6.° — I concorrenti alla nuova forma di benemerenza potranno anche concorrere agli altri premi di benemerenza di cui venne fatta menzione nella *Rivista* di maggio.

PSITHOS — 17 maggio

1. La bandiera del 57° fucilieri, il reggimento di San Marco, sventola sulle alture di Psithos durante la battaglia. — 2. La resa delle truppe turche. — 3. I prigionieri in colonna muovono da Psithos verso Rodi.

(Fot. del [illegible] Toccolini).

LA BATTAGLIA DI PSITHOS.

1

2

3

4

1. Il villaggio di Psithos durante il cannoneggiamento delle artiglierie italiane. — 2. Una batteria da montagna in marcia su Psithos. — 3. La moschea di Asguru, ingente deposito di munizioni dei turchi. — 4. La colonna dei regolari turchi si reca ad arrendersi. (*Fot. del socio Toccolini*).

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE

I pionieri del progresso aviatorio: 1 L'aviatore Conte di Robillard morto presso Nizza. — 2. L'aviatore Verrept ferito mortalmente in una caduta all'aerodromo di Chateaufort. — 3. Il luogotenente aviatore Volle d'Avray caduto a Verdun. — 4. L'aviatrice americana Quimby che ha attraversato la Manica.

L'aerocible Michelin: 1. La disposizione del tenente Scott, biplano Astra, pilota Gaubert. — 2. La disposizione del tenente Laffon, le bombe disposte ai fianchi. — 3. Il lancia-granate del tenente Maillafert (passaggero Comand. Conade) biplano Farman. — 4. La giuria esamina il lancio dei proiettili.

L'aviatore Védrines: 1. Védrines candidato politico durante un discorso ai suoi elettori. — 2. Védrines su monoplano Deperdussin 100 HP alla partenza da Douai per Madrid. — 3. Ciò che resta dell'apparecchio di Védrines dopo la caduta a Epinay.

Gli idroplani militari: Un idroaeroplano a bordo di una corazzata inglese durante la rivista navale passata dal Re a Weymouth. — 2. L'aviatore inglese Graham White passa sopra la flotta riunita per la rivista. — 3. L'aeroidroplano Borel alle prove. — 4. L'idroaeroplano Nieuport motore Gnôme 70 HP tipo militare.

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

ATLETICA. — **I giuochi olimpici del 1912 a Stoccolma**: 1. Lo *stadium* in costruzione. — 2. Scena nello *stadium* dei futuri giuochi olimpici. — 3. **Nei mari inglesi**: Il Re e la flotta inglese a Portland. L'*Yacht* reale passa attraverso le corazzate.

IPPICA. — **I vincitori delle grandi corse italiane**: 1. Alceo (razza Besnate) vincitore Premio Milano. — 2. Rembrandt (F. Tesio) vincitore Premio Commercio. — 3. Makufa (Sir Rholand) vincitore Premio Omnium.

AUTOMOBILISMO. — 1. Il valico del Sempione ora aperto tutti i giorni alle automobili. — 2. L'automobile « R. C. H. » nel viaggio dal Panama al Pacifico (3169 miglia in 15 giorni). — 3. L'Esposizione di automobilismo a Praga.

Il Giro d'Italia Ciclistico.

1. Micheletto. — 2. Santhià. — 3. Azzini. — 4. 5. Alcuni controlli.

LA S.P.A. IN LIBIA

Una gita sui Colli Albani col nuovo tipo d'Automobile Hupmobile 24-32 HP.

E' notevole il progresso segnato da questa macchina nell'automobilismo. Pochi anni fa una macchina come questa sarebbe costata almeno 18 000 lire. Invece, con poco più di seimila lire, si può ora acquistare una macchina dotata di tutti i migliori ritrovati: *Magneto Bosch*, *Carburatore Zenith*, trasmissione a cardano, frizione a dischi, oliazione automatica forzata, raffreddamento perfetto a radiatore tipo *Mercedes*. Aggiungasi il supremo vantaggio del *poco consumo*, cosicchè essa si può sostituire con *vantaggio economico* ai cavalli.

La difficoltà di mantenere in condizioni di marcia un automobile, non ha più ragione di esistere con queste macchine. Essendo composte a serie, i pezzi di ricambio sono eguali per tutte e intercambiabili, quindi: *facilità di eseguire la riparazione*, e *minimo costo* della stessa. Quanto alla forza, silenziosità, molleggio ed altri punti importantissimi, ecco il giudizio di un noto industriale torinese:

« devo dire che la nuova Hupmobile sorprende e meraviglia anche me, non facile all'entusiasmo, essendo per la mia professione sempre in mezzo ad automobili di gran forza. Abituato alle salite forti, dovetti convincermi che nessun'altra macchina avrebbe potuto fare quanto fece la Hupmobile.

Partiti da Roma, percorremmo a velocità fortissima la Via Appia, velocità che continuò altrettale sui sette chilometri della famosa e ripida salita delle Frattocchie, superata tutta, con mia sorpresa, in presa diretta. Per Castel Gandolfo si giunse in breve a Frascati e Rocca di Papa. Giunti sulla piazza, volli provare la salita all'Osservatorio, che è così ripida che poche macchine potrebbero superarla, e poche di quelle che, potendo farla, oserebbero tentarla. Eppure la Hupmobile, con cinque persone, si comportò su questa pendenza del 20 %, in modo meraviglioso, sia salendola, che discendendola. — Collaudo più arrischiato non potevo desiderare. Ritornato a Roma per Ariccia ed Albano, constatai il consumo minimo della benzina. Tengo perciò a ripetere che per silenziosità, bellezza, potenza, prezzo ed economia, questa è la più straordinaria macchina che io abbia mai provato.

Ing. Mario Caratti
Torino, Via Massena, 67.

Il catalogo di questa interessantissima macchina è spedito gratis a richiesta dall'Agenzia Generale Hupmobile, via Nazionale, 4, Roma.

I CAPOLAVORI DELLA LETTERATURA ITALIANA

Una concessione a tutti i Soci del TOURING.

Tutti Soci del Touring hanno, certamente, appreso dai maggiori giornali nostri, la notizia della nobilissima iniziativa diretta da Ferdinando Martini.

Si tratta d'una Collezione di 24 volumi contenenti i capolavori della letteratura italiana editi dall'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO.

I volumi, veri gioielli di eleganza, sono rilegati all'inglese, con diciture in oro e col labbro superiore orificato.

Il testo è stampato nitidamente su carta finissima ed ogni volume ha, inoltre, una copertina di riparo con artistico ritratto dell'Autore.

L' edizione è, insomma, un miracolo della moderna industria editoriale, poichè, nonostante la media di 400 a 500 pagine, ciascun volume è in vendita a lire Due.

Per una speciale concessione, tutti i Soci del TOURING possono avere l' intera Collezione (24 volumi: L. **48**) **pagandola a rate mensili di L. 4. — ciascuna.**

La prima edizione si è esaurita in meno d' un mese fra gli abbonati della *Lettura* che fece ad essi l'offerta che oggi facciamo ai Soci del TOURING. Una nuova edizione è già pronta, e chi intende profittare di questa praticissima facilitazione non perda tempo!

Il successo accompagna questa patriottica impresa, e le Collezioni disponibili saranno ben presto esaurite.

La più recente fotografia di
FERDINANDO MARTINI.

Cedola di sottoscrizione

Il sottoscritto commette all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO - Milano - Piazza Cavour, 5 - i ventiquattro volumi rilegati della collezione CLASSICI ITALIANI (I serie diretta da Ferdinando Martini) per l'importo di **L. 48** che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio dell'Istituto Editoriale Italiano in **Dodici rate mensili di lire quattro** a cominciare dal mese di maggio 1912 fino al mese di maggio 1913.

(T)

Data.......................

Nome e cognome

Professione

Domicilio

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina vaglia di L. 4 (importo della prima rata) all'**ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO**, Milano, Piazza Cavour, 5.

I sottoscrittori in età minorile debbono fare aggiungere la firma del padre o di chi ne fa le veci.

Fac-simile dei volumi della collezione
« CLASSICI ITALIANI »
Ogni volume (formato cm. 14 × 19) è leggiadramente rilegato e costa lire **2**.

I 24 volumi vengono spediti ai sottoscrittori a rate mensili, in 4 tempi: 6 subito, 6 entro il mese di giugno, 6 entro il luglio e 6 entro l'agosto p. v.

Piano della Biblioteca.

1. ALFIERI: *Tragedie scelte.*
2 e 3. ARIOSTO: *Orlando furioso.*
4 e 5. BOCCACCIO: *Il Decamerone.*
6. CELLINI: *La vita.*
7. DANTE: *La Commedia.*
8. DANTE: *La vita nova* e *Il Convito.*
9. FOSCOLO: *Poesie.*
10. GIUSTI: *Poesie.*
11, 12, 13 e 14. GOLDONI: *Commedie scelte.*
15. LEOPARDI: *Canti.*
16. LEOPARDI: *Prose.*
17. MACHIAVELLI: *Il Principe* e *Le Deche.*
18. MANZONI: *I promessi sposi.*
19. MANZONI: *Poesie.*
20. METASTASIO: *Drammi scelti.*
21. MONTI: *Liriche e poemi.*
22. PARINI: *Poesie.*
23. PETRARCA: *Le rime.*
24. TASSO: *La Gerusalemme liberata.*

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano.

di coloro che non ne comprendevano l'utilità, son diventate, dopo un certo numero di anni, degli ottimi affari. Sarebbe poi un grave errore, in fatto di comunicazioni nei paesi nuovi, voler attendere che sorgano centri di attività industriale e commerciale per determinare, in base alla loro posizione, il tracciato dell'arteria da costruire. L'attività non può preesistere alla ferrovia, ma sarà indubbiamente provocata da questa. Gli americani nella costruzione delle linee di penetrazione nel Far-West non si sono preoccupati dell'esistenza di centri abitati, nè hanno fatto nulla per crearli. Costruita che sia la strada ferrata, essa esercita un'attrazione potentissima sulla popolazione: intorno alle stazioni si formano i villaggi e sorgono prontamente i mercati; s'iniziano così gli scambi e comincia la vita civile.

Le ferrovie coloniali van dunque tracciate con gran risolutezza anche attraverso regioni nude e desertiche, purchè l loro obbiettivo sia chiaro e risponda ad un concetto esatto della direzione lungo la quale si possono sviluppare i trasporti. Nè bisogna credere che a trasformazione possa essere immediata: la colonizzazione è opera paziente, i cui effetti si svolgono a grandi intervalli di tempo. Chi avesse fretta di veder fruttare i capitali impiegati in imprese di questo genere dovrebbe esser consigliato starne lontano; lasciando che poi si pentisse nel veder premiata la fiducia di coloro che sanno attendere.

Un ferroviere del Sudan anglo-egiziano.

Gli effetti benefici della ferrovia nei paesi nuovi sono immancabili per gli straordinari vantaggi ch'essa produce. La sua velocità, anche quando, per ragioni di economia, è mantenuta in limiti assai ristretti, risulta incomparabilmente più elevata di quella dei trasporti primordiali di cui abbiamo parlato. La riduzione del prezzo di trasporto cui essa dà luogo è enorme. Abbiam visto che sul percorso Badumbé-Bamako il trasporto a spalla di una tonnellata di merce costava 1250 lire: dopo la costruzione della ferrovia da Kayes al Niger, che pur adotta tariffe abbastanza elevate, cioè con prezzi di trenta centesimi ad una lira per tonnellata-chilometro, la spesa totale va da un minimo di 100 al massimo di 350 lire la tonnellata.

Ci siamo limitati a considerazioni d'ordine puramente commerciale; ma è superfluo aggiungere che molte altre e non meno importanti se ne possono fare dal punto di vista politico e militare. A parte l'effetto morale che la vaporiera fa sulle popolazioni indigene, solo disponendo di un mezzo rapido di comunicazione si può mantenere l'ordine e amministrare le regioni conquistate. L'azione strategica riesce incomparabilmente più rapida e si ha una grande economia nelle spese della guerra che inevitabilmente precede l'opera pacifica di colonizzazione.

Le ferrovie coloniali riescono poi caratteristiche anche dal lato tecnico. Sarebbe imperdonabile errore quello di trasportare nei paesi nuovi i metodi raffinati delle nostre costruzioni. Si tratta di eseguir linee primordiali che importino scarsissimi movimenti di terra e le opere d'arte assolutamente indispensabili, dalle quali sia escluso non soltanto il lusso, ma anche tutto ciò che si fa nei paesi nostri nell'intento di assicurare all'impianto una notevole durata. Poco monta se in seguito si dovrà rifare qualche ponte, eseguir delle rettifiche di tracciato, correggendo una curva troppo stretta o riducendo una pendenza molto sentita: se si sentirà il bisogno di far questo, sarà segno che lo sviluppo del traffico lo avrà richiesto e ne avrà anche compensata la spesa.

L'ingegnere coloniale dev'essere più un pioniere e un esploratore che un tecnico. Ricordate la definizione che dà il Verne nel libro *Dalla terra alla luna* della ferrovia americana? «Una strada che corre alla cieca senza preoccuparsi della linea retta, capricciosa nelle svolte, ardita nelle pendenze, nemica delle opere d'arte; vi si salta e si deraglia con tutta libertà, ma costa poco...». L'interessante per le linee coloniali è che costino poco.

Lo scartamento ridotto è di prammatica per le ferrovie coloniali: tutti i paesi colonizzatori hanno prescelto lo scartamento di un metro, che conferisce a queste linee una capacità assai più elevata di quella che si potrebbe supporre nel confronto con le condizioni del traffico europeo. Questo è sminuzzato fra tante stazioni poste a pochissima distanza una dall'altra,

mentre nelle colonie il commercio è concentrato in località poste a grandissime distanze, di guisa che i treni non debbono quasi mai fare operazioni intermedie. Non mancano esempi di ferrovie coloniali a scartamento minore di un metro. Le ferrovie del Congo belga hanno 75 centimetri di scartamento; altre linee, nelle colonie inglesi, tedesche e portoghesi, come la ferrovia di Otavi e quella che va da Beira a Fort Salisbury, collegando la Rodhesia all'Oceano Indiano, sono state costruite collo scartamento di soli 60 cent.; ma ora si riconosce che non conviene andare al di sotto del metro.

La velocità delle ferrovie coloniali non supera i 20 a 30 chilometri l'ora, che è già troppo di fronte ai lentissimi trasporti a soma; e generalmente i treni si seguono a grande intervallo di tempo. Molte linee hanno un sol treno la settimana in ciascun senso, alcune due a tre la settimana, ed è raro trovar linee su cui vi sia giornalmente un treno in andata ed un altro in ritorno. Il trasporto dei viaggiatori si fa in tre, talvolta in quattro classi: l'ultima classe, riservata agl'indigeni, è costituita da carri merci senza sedili e spesso aperti. All'indigeno si fa naturalmente pagar pochissimo per indurlo a viaggiare: non più di uno o due centesimi per chilometro. Sulla ferrovia dell'Uganda tanto paga un indigeno quanto un cane, un montone o una capra.

Ai viaggiatori europei si riserbano invece speciali comodità. Le prime classi, dove i viaggi durano più giorni sono spesso arredate a letto e alcune linee, come le sudanesi, offrono anche il vagone-ristorante. I prezzi per i viaggiatori europei sono però molto elevati, da 50 a 60 centesimi per chilometro, cioè da cinque a sei volte più che in Europa. Da Chilindini a Nyrobi sulla stessa ferrovia dell'Uganda si pagano in prima classe, per chilometri 525, L. 102,60 e in terza classe (indigeni) sole L. 16,60.

* * *

E' l'Africa il paese in cui le ferrovie coloniali hanno preso sviluppo nelle forme più caratteristiche. Anche le ferrovie indiane potrebbero esser fatte rientrare nella categoria delle linee coloniali, come sono da porsi senz'altro in tal novero le ferrovie dell'Indo-cina francese, che costituiscono una rete importantissima per sviluppo chilometrico e per traffico. La stessa transiberiana, come la transcaspiana, attraversano lunghe zone spopolate, ma esse già partecipano dei caratteri della vicina rete europea. E di carattere coloniale si possono considerare le linee costruite nelle regioni inesplorate dell'America Settentrionale e Meridionale.

Ma le ferrovie africane che hanno raggiunto uno sviluppo complessivo di circa 35 000 chilometri, a parte la rete egiziana e una parte delle ferrovie algerine e tunisine, le quali hanno caratteri di comunicazioni da paesi civili, conservano inalterato il tipo di ferrovie coloniali. Degna di rilievo è fra di esse la rete dell'Africa Occidentale francese, che tende a collegare ciascuna delle quattro colonie costiere: Senegal, Guinea, Costa d'Avorio e Dahomey, separate l'una dall'altra dall'interposizione di possedimenti stranieri, coll'*hinterland* comune costituito dalla vallata del Niger. Dalla costa del Senegal parte la linea Dakar-Bamako, ancora in costruzione fra Thies e Kayes; da Konakry, sulla costa della Guinea, è già stato raggiunto il Niger a Kurussa. Il Dahomey è servito dalla linea che parte da Cotonu e si spinge verso Molla, ove raggiungerà il Niger, e per la Costa d'Avorio servirà la linea che parte da Abidjau-Ville e ora si ferma a N'zi-Ville. Quanto alla trasversale che dovrà riunire le linee provenienti dalla costa, i tronchi da Thies a Kayes e da Kayes a Kulikoro ne costituiscono la prima parte: essa verrà poi prolungata per Sikasso e Ouagadugu per terminare a Niamey sul Niger. Questa transudanese avrà così una lunghezza di circa 2700 chilometri.

Un progetto che, per un po' abbandonato, potrà esser ripreso, è quello delle ferrovie attraverso il Sahara, che in Francia fu da uomini politici e da economisti sostenuto fino a qualche anno addietro con grande entusiasmo.

Si trattava di raggiungere dalla costa tuni-

Ferrovia Massaua-Asmara — Fermata di Damas.

sina, e propriamente da Biserta, il Lago Ciad, in piena Africa Centrale, e di là passare a Libreville sulla costa dell'Atlantico. La «transahariana porterebbe — scriveva eloquentemente Paul Leroy Beaulieu — la regione più ricca dei tropici, vale a dire il Sudan Centrale, a cinque o sei giorni da Parigi, Londra, Bruxelles e Berlino, dalle capitali cioè dei paesi più direttamente interessati allo sviluppo delle regioni africane ». E' vero che si trattava di attraversare il Sahara per circa 2000 chilometri, ma il facile economista asserisce sulla guida di progetti tecnici e di relazioni di esploratori che il deserto è una regione ideale per costruirvi delle ferrovie a buon mercato, anche perchè le sabbie mobili costituenti le tanto temute dune non esistono che su piccola parte della immensa superficie disabitata di cinque milioni di chilometri quadrati. Le dune sarebbero state superate con parasabbia costituiti da ripari laterali in lamiera oppure da una specie di gallerie artificiali anch'esse di struttura metallica. L'idea fu anche oggetto di studî governativi, tralasciati in seguito all'eccidio della missione Flatter, che aveva avuto appunto l'incarico di riconoscere le condizioni della regione desertica dal punto di vista della costruzione della ferrovia.

VIAGGIATORI INDIGENI SULLA FERROVIA DEL CAPO.

Un economista tedesco, il Roscher, ha fatto osservare che, a parità di altre condizioni, una ferrovia tracciata lungo un meridiano renderà assai più di una linea che segua un parallelo perchè la prima riunisce paesi di clima e di produzione differente e serve quindi a scambi e relazioni assai intensi.

A questo concetto, cui erano del resto ispirati anche i progetti di ferrovie transahariane, risponderà la celebre linea da Capo al Cairo, sogno meraviglioso di Cecil Rhodes, il grande pioniere africano, che fra non molto potremo vedere realizzato. Su quella interminabile direttiva, comprendente 65° della superficie terrestre, esistono già dei tronchi in esercizio che basterà saldare fra loro. Il primo è quello che dalla città del Capo va ad Elisabethville oltre la frontiera sud dello Stato del Congo (chilometri [illegible]738). Proseguendo poi sino a Fort Abercorn, all'estrema punta sud del lago Tanganica, si può traversare il lago in battello toccando l'estrema punta nord del lago stesso a Ugigi o Usumbura. Ancora un percorso terrestre di 400 chilometri e si raggiunge il lago Victoria che si può anch'esso attraversare in battello fino a Port-Florence, ove comincia la ferrovia dell'Uganda, che porta a Mombasa sull'Oceano Indiano. Un prolungamento della ferrovia dell'Uganda congiungerà il lago Victoria al lago Alberto e poi non resterà che raggiungere Kartum per essere sulle ferrovie del Sudan anglo-egiziano. Il Nilo però porta sino a For t-Berkeley, e da Fort-Berkeley all'estremo nord del lago Alberto la distanza è di circa 300 chilometri, sicchè non occorrerà grande spesa a costruirvi una ferrovia. Fra Kartum e il Cairo non esiste che una interruzione da Halfa a Shellal, poste sul Nilo. Ma si può raggiungere il Mar Rosso a Porto Sudan che, a dire di alcuni, le mire inglesi vedrebbero volentieri sostituito al Cairo come punto terminale della ferrovia transafricana.

E se i progetti tendenti a eliminare con nuove linee il percorso terrestre e quello sui laghi o sul Nilo giungeranno all' esecuzione, avremo nell'immensa arteria la più lunga ferrovia del mondo, che pure possiede ferrovie di cinquemila e seimila chilometri nelle linee del Pacifico Canadiano, del Pacifico Americano e nella Transiberiana.

* * *

L'Italia ha fatto le prime prove nella costruzione delle ferrovie coloniali colla linea Massaua-Ghinda-Asmara, lunga 118 chilometri e superante il dislivello complessivo di circa 2400 metri. La Massaua-Asmara, di cui recentemente si è inaugurato l'ultimo tronco da Nefasit ad Asmara, ha già un traffico considerevole sia di merci che di viaggiatori. Basti dire che nel 1911 ben 35 000 indigeni se ne servirono.

Ma lo scopo di questa ferrovia si potrà dire raggiunto solo quando essa sarà prolungata sino a Cheren e ad Agordat e poi verso Cassala e Gondar al lago Tsana; penetrerà cioè nelle regioni ove si produce il cotone e le altre merci che possono essere esportate in Europa.

Presto anche l'Abissinia avrà la sua ferrovia. Addis-Abeba, la capitale dell'impero etiopico potrà comunicare col mare a Gibuti, in grazia di una concessione fatta nel 1907 da Menelik all'ingegnere svizzero Ilg e al viaggiatore francese Chefneux, due nomi che ricorrono assai spesso nei racconti dei nostri rapporti coll'Abissinia. Non poche peripezie incolsero la « Compagnia Imperiale di Etiopia » creata dai due predetti esploratori; ma in seguito all'intervento francese ormai il compimento dell'impresa è assicurato. Per 309 chilometri, da Gibuti a Diré-Daua la linea è già in esercizio e il secondo tronco di circa 500 chilometri destinato a raggiungere Addis-Abeba, posta a 2357 metri sul mare, trovasi attualmente in costru-

zione. Il traffico della linea è notevole specialmente per le merci e il porto di Gibuti ne ha subìto grande incremento.

* * *

Quale sarà il programma da svolgere in Tripolitania e Cirenaica in fatto di ferrovie coloniali è difficile il dirlo prima che le condizioni delle nuove provincie italiane siano state ben studiate. Attualmente si sta costruendo la linea per Ain-Zara, che fra poco potrà essere aperta all'esercizio, con locomotive e materiale che era già pronto essendo destinato alle ferrovie secondarie della Sicilia. Sembra decisa anche la costruzione di una linea che da Tripoli deve raggiungere a Tagiura l'estremità orientale dell'oasi. Si avrebbero così i primi quaranta chilometri di ferrovia.

Quindi, a quanto si è detto, la ferrovia verrà spinta verso Zanzur ed indi a Zuara, calcolando che si debba in seguito trovar modo di effettuarne il congiungimento con le ferrovie tunisine, mediante una diramazione dalla linea che da Gafsa va a Sfax. Dalla parte opposta dovrebbe andare ad Homs ed a Misurata, dove potrebbe arrestarsi la ferrovia litoranea della Tripolitania propriamente detta, giacchè molti giustamente non vedono, neanche in un lontano avvenire, la convenienza - e dubitano anche della possibilità - di un congiungimento ferroviario con Bengasi, lungo i deserti che prospettano i golfi delle due Sirti.

Questo indicato è il programma minimo; ma, pacificate che sieno le popolazioni ed assicurata la nostra conquista, un ben più largo sviluppo avranno certamente le ferrovie libiche. Converrà, infatti, congiungere col mare l'oasi di Ghadames, oggetto di altre mire che non siano le nostre. La popolosa e fertile oasi di Ghadames, ove si concentrano gli scambi con l'interno, ora è costretta a rivolgersi a Tunisi più lontana, anzichè a Tripoli, ove, prima della guerra, faceva capo. Sarà pertanto la costruzione di una ferrovia che dovrà richiamare il commercio coll'interno alla nostra colonia.

Il tracciato della ferrovia da Città del Capo al Cairo.

Nè potrà farsi a meno — è stato detto — di costruire, quando saremo sicuri padroni dell'altipiano, una grande linea da Tripoli per Sokna e Murzuk, la capitale delle molteplici e vaste oasi del Fezzan, con tendenza verso il Lago Ciàd, che, come abbiamo visto, è il punto di attrazione delle grandi ferrovie africane.

Quanto alla Cirenaica troppo poco si conosce del suo territorio interno per poter dire quale sviluppo dovranno prendervi le ferrovie. E' stato detto che potrebbe convenire la costruzione di una linea interna da Bengasi per Lebda, l'oasi di Djarabud abbandonata sede dei Senussi, e quella di Siva, famosa nell'antichità pel suo tempio di Giove Ammone, alla quale pare tendano anche gl'Inglesi con la ferrovia distaccata da quella del Nilo alla volta di Medinet el Fajun. Si è osservato pure che una ferrovia litoranea dal porto di più facile approdo che troveremo in Cirenaica fino ad Alessandria, assicurerebbe per sempre all'Italia il transito dei passeggieri e delle merci a grande velocità, da e per l'Egitto, giacchè niun percorso marittimo più breve è possibile fra l'Europa e l'Egitto da quello che intercede fra Siracusa od Augusta e la costa della Cirenaica.

Verrà poi il momento in cui tutte le nazioni che hanno dominii in Africa dovranno accordarsi per congiungere i vari tronchi e creare quella rete delle ferrovie africane, nelle cui maglie il deserto — che secondo alcuni è, in gran parte, tale perchè l'uomo non ha voluto o saputo ancora trasformarlo — a poco a poco scomparirà.

Ma questo è sogno del futuro. Per ora possiamo dire che è stata saggia politica porre subito allo studio il problema della rete libica perchè «il grande istrumento di conquista, il grande istrumento di difesa, come il grande istrumento di civilizzazione e di commercio è la strada ferrata».

FILIPPO TAJANI.

I NUOVI AFFILIAMENTI

di alberghi, negozianti di benzina ed olii lubrificanti, meccanici, *garages*, farmacisti, mentre estendono l'azione del Sodalizio ne fanno anche più ampiamente conoscere l'opera e gli scopi. Occorre quindi procurarne, **scegliendo gli affiliandi fra i migliori** esercenti il loro ramo di commercio e proponendoli alla Direzione.

IGIENE DEL TURISMO AUTOMOBILISTICO

Tutti ricordano come al suo nascere, circa 15 anni or sono, l'automobilismo costituisse esclusivamente un genere di *sport* difficilmente praticabile, richiedente spesso un enorme dispendio di energia fisica e morale, irto di difficoltà e di gravi pericoli di ogni genere, dovuti specialmente alle imperfezioni dei veicoli e sovratutto del motore. In pochi anni però, mediante i veri progressi fatti dalla meccanica, si è giunti ad un tale grado di semplicità e di solidità nella costruzione delle vetture, che attualmente si può dire l'automobile ha raggiunto un alto grado di perfezione, tanto è vero che esso oggi non costituisce più soltanto un istrumento di *sport*, ma è diventato un oggetto di prima necessità nella vita economica moderna.

A parte i grandi vantaggi da esso arrecati nella pratica, all'automobile spetta il merito di aver dato origine al più bello ed utile fra gli *sports*, oggi su vasta scala praticato, quale è appunto il turismo automobilistico, che oltre farci provare tutti i piaceri che l'automobile dà per sè stesso, colla facilità di percorrere rapidamente senza fatica, senza servitù alcuna, seguendo soltanto il desiderio e la fantasia, i più svariati paesi, ci permette di intensamente godere di tutti gli incanti che emanano dalla natura nelle sue più belle e svariate manifestazioni.

…. VELOCITÀ VARIABILE A SECONDA DELLE DIFFICOLTÀ ….

Ogni vettura automobile in genere bene si presta pel turismo: certamente sarebbe da preferirsi la vettura dotata di carrozzeriascoperta, perchè più leggiera e meglio adatta per l'aereazione intensa che spesso coll'automobile si ricerca: essa permette inoltre a chi viaggia di godere meglio dello spettacolo che offre la natura e di ammirare comodamente il paesaggio specialmente in montagna. Ma non è comoda durante l'inverno, durante le stagioni piovose, e non protegge i viaggiatori dalla polvere e dal calore dei raggi solari durante l'estate. Sicchè in pratica sarebbe bene adottare quei tipi di carrozzeria, fabbricati in modo da permettere facilmente ambedue le combinazioni, poichè esse corrispondono a tutte le esigenze delle varie stagioni e dei varî gusti individuali.

In quanto all'abbigliamento, già da tempo i caricaturisti hanno resa popolare l'immagine dell'automobilista sotto forma di un animale mostruoso, rivestito di folte ed enormi pelliccie:

... L'ARIA VIVIFICANTE DEI BOSCHI ...

senza però cadere nel ridicolo, bisogna tener presente che occorre per l'automobile una tenuta speciale: anzitutto è necessario essere sempre ben coperti anche durante l'estate per evitare il brusco raffreddamento del corpo, che spesso rende più facile l'attecchimento delle malattie infettive dell'apparato respiratorio.

D'inverno servono ottimamente per ripararsi dal freddo le pelliccie, le coperte di pelo pei viaggiatori e pantaloni di pelliccia pel conducente, stivaletti spessi od imbottiti, e guanti foderati di pelo: come copricapo occorrono berretti di stoffa pesante aderenti che non diano presa al vento e che proteggano il padiglione dell'orecchio, senza disturbare la funzione auditiva. E' poi buona pratica dotare la vettura di un piccolo calorifero, incastrando nel pavimento di essa un radiatore, nel quale si faccia circolare dell'acqua calda proveniente dal motore.

... LA PIÙ INTENSA AZIONE DELLA LUCE...

Durante l'estate sarà bene provvedersi di un mantello di lana, tenendo presente che in casi imprevisti anche un semplice giornale intercalato sotto il vestito serve benissimo per proteggersi dal vento: occorre inoltre un impermeabile contro la pioggia, uno spolverino per proteggersi dalla polvere, ed un copricapo leggiero che ben protegga contro i raggi solari. Per le signore è necessaria una veletta che completamente difenda i capelli dalla polvere, per impedire che essa li invada, altrimenti diventa necessaria la loro lavatura giornaliera col pericolo che essi diventino in breve secchi e friabili.

E' indispensabile inoltre la protezione degli occhi mediante occhiali comodi che non restringano lateralmente il campo visivo, e fatti in modo che ad essi si possano adattare vetri incolori, affumicati od azzurri, a seconda delle

... LA SORVEGLIANZA ATTENTA E CONTINUA DELLA STRADA ...

circostanze. L'uso degli occhiali evita il pericolo delle blefariti, delle congiuntiviti che può causare la polvere, e gli inconvenienti dovuti alla proiezione violenta degli insetti sul globo oculare.

Questi sono i principî fondamentali secondo i quali va regolato l'abbigliamento del turista.

Alla fine di ogni tappa è molto consigliabile una abluzione generale con acqua fredda o meglio tiepida, la quale oltre servire ottimamente per liberarsi del tutto dalla polvere, ridona al corpo freschezza ed energia. Siccome però non sempre è possibile trovare ovunque i mezzi per farla, sarà bene comprendere nel bagaglio una vasca pieghevole in cautchouc.

Per quanto riguarda l'alimentazione, tutti sanno come uno dei principali effetti dell'automobilismo sia quello di eccitare l'appetito: quando però si intraprendono lunghi viaggi conviene mangiare moderatamente, ed usare molto parcamente di bevande alcooliche, sovratutto da parte di chi deve condurre l'automobile.

Nei viaggi turistici conviene adottare una velocità, che sia sempre compatibile colla sicurezza: ossia una velocità media non superiore ai 40 chilometri all'ora, variabile a seconda delle difficoltà della strada, e che può come massimo sulle strade buone raggiungere i 60 chilometri all'ora, velocità che si può tenere ancora con una sicurezza sufficiente. A velocità maggiori pel conduttore comincia una tensione nervosa eccessiva, causata dalla attiva sorveglianza della strada, dalla ascoltazione dei rumori della vettura, dalla necessità di mantenere con mano ferma la direzione del veicolo, dalla tema di guasti e dal senso di responsabilità che egli ha verso i suoi compagni di viaggio. A tutto questo si aggiunga la sensazione fisica prodotta dalla velocità medesima, che non sempre è piacevole; il conducente sentendosi la testa violentemente attirata all'indietro, è costretto a stare curvo in avanti, mantenendo sempre contratti i muscoli del collo; di più egli soffre di un senso intenso di oppressione all'addome ed al torace prodotto dalla pressione dell'aria. A tali velocità per poco che insorga un ostacolo imprevisto sulla strada, l'arresto della vettura diventa difficile, potendo un colpo di freno troppo brusco produrre un ribaltamento. Inoltre per errori di apprezzamento diventa difficile il calcolo del rallentamento nelle curve, dimodochè la vettura può venire facilmente sbalzata fuori della strada.

A tale andatura è difficile anche poter leggere i cartelli indicatori ed è assolutamente impossibile al conducente poter scambiar parola coi compagni di viaggio.

Tutto ciò produce in lui una grande tensione nervosa che in breve conduce alla spossatezza, la quale spesso è da ricercarsi quale causa prima di gravi accidenti automobilistici. Invece mantenendo una razionale velocità il turista può veramente godere delle grandi gioie che fornisce l'automobile: il conducente, pur guidando con sicurezza la vettura, può gioire della bellezza del paesaggio evitando con facilità gli ostacoli e superando felicemente le difficoltà della strada.

... ESSERE BEN COPERTI ...

Facendo lunghi viaggi conviene attenersi a tappe giornaliere di 250 chilometri circa, il che,

mantenendo la velocità media sopradetta, corrisponde a 6-7 ore di marcia al giorno. Se invece si debba percorrere una distanza non superiore ai 350 chilometri, si può fare il viaggio in una sola giornata; il turista in generale però difficilmente può superare in un giorno distanze maggiori senza affaticarsi eccessivamente, il che può essere causa di inconvenienti.

Le ore più propizie per i viaggi in automobile, specialmente d'estate, sono quelle del mattino: l'aria è più fresca e vivificante, ed i raggi del sole sono meno cocenti: il metodo più razionale da seguirsi si è di fare al mattino tre quarti della tappa, e l'ultimo quarto alla sera verso il tramonto. Il rimanente della giornata può essere piacevolmente impiegato visitando le località, accampandosi nei boschi o lungo laghi o corsi d'acqua, o facendo anche qualche passeggiata a piedi. Non conviene viaggiare di notte, e lo si farà soltanto in via eccezionale.

Il turismo automobilistico praticato in tal modo produce ottimi effetti sull'organismo umano, tanto da costituire in taluni casi un ottimo elemento di cura.

* * *

La continua intensa doccia d'aria, la vita all'aperto, all'aria più pura e vivificante dei campi e dei boschi, alla luce più intensa, producono in breve benefici effetti sul nostro corpo. Sotto la loro continua azione la pelle e sovratutto le mucose diventano in breve più resistenti e meno sensibili alle infezioni.

La respirazione si fa più ampia e profonda dimodochè l'aria più facilmente penetra anche in quelle parti dei polmoni che di solito non prendono molta parte ai movimenti respiratori, per qual fatto esse rimangono meno resistenti alle infezioni. In conseguenza di questa maggiore ginnastica polmonare, si rinforzano tutti i muscoli del torace che prendono parte attiva ai movimenti respiratori. La circolazione polmonare si fa più intensa, mentre si ha un aumento del numero delle pulsazioni del cuore e la circolazione del sangue si fa più rapida.

Da alcuni medici è stato constatato che la pratica dell'automobilismo produce un aumento dei globuli rossi del sangue, cui corrisponde un aumento della quantità della sua sostanza colorante (emoglobina), dimodochè il sangue diviene atto a fissare una maggior quantità di ossigeno attraverso gli alveoli polmonari: si ha cioè un miglioramento nella costituzione del sangue, ed un aumento della attività del ricambio nei tessuti del nostro organismo.

Un fatto generalmente constatato, come conseguenza dell'automobilismo, è l'aumento dell'appetito; esso ritorna anche in persone che l'avevano da tempo perduto: l'apparato digerente funziona più regolarmente, tanto che spesso si è osservato come individui affetti da abituale stitichezza, quando fanno dell'automobilismo hanno l'alvo più regolare. Aumenta la quantità delle orine con una maggiore eliminazione di sali, di acido urico e di urea, il che indica una maggiore attività degli scambi nutritivi dei tessuti del nostro corpo, che va di pari passo coll'aumento dell'appetito e colla maggiore nutrizione.

... ACCAMPANDOSI NEI BOSCHI O LUNGO I CORSI D'ACQUA ...

L'automobilismo ha anche un benefico effetto sul sistema nervoso, procurando un sonno più calmo, più prolungato e più profondo: alcuni attribuiscono questo fenomeno alla fatica che produce la vettura, alla più intensa ventilazione dell'apparato respiratorio, all'azione della continua doccia d'aria sul sistema nervoso, al miglioramento della costituzione del sangue; altri credono invece che questo benefico effetto sia prodotto dalla azione della aumentata tensione elettrica dell'aria dei campi e dei boschi, all'azione della luce più intensa e dell'ozono dell'aria. Qualunque però ne sia la causa, sta il fatto che l'esercizio dell'automobile all'aperto rende migliore e più riposante il sonno.

L'automobilismo moderatamente praticato, esercita una benefica azione anche sulla psiche: la sensazione di libertà e di indipendenza, il vario spettacolo della natura, la bellezza dei paesaggi percorsi, e sovratutto l'oblio delle continue preoccupazioni della vita giornaliera, rendono straordinariamente benefico a tutti il turismo in automobile, apportando esso nuovo vigore al corpo e benefico riposo alla mente.

Di fronte a questi vantaggi ben pochi e leggieri sono gli inconvenienti dell'automobile, tutti del resto facilmente evitabili dagli individui normali, come ho già detto sopra. Ma per

ricavare dall'automobile tutti i benefici effetti bisogna usarne con moderazione, cominciando dal poco, e seguendo un vero allenamento, che è specialmente necessario per chi deve condurre la vettura. Questi è effettivamente esposto ad una tensione nervosa, che per alcuni produce facilmente l'esaurimento: l'allenamento progressivo servirà a dare una maggiore resistenza. La stanchezza non proviene dallo sforzo fisico che si fa per guidare la vettura, e che non è molto considerevole, ma deriva dalla sorveglianza attenta e continua della strada da percorrere e dal sentimento di responsabilità verso i compagni di viaggio. Attenendosi ad una velocità moderata il conduttore, sentendosi sempre padrone della macchina risentirà molto meno la fatica, ed in breve tempo acquisterà, se già non le possiede, le qualità fondamentali del buon guidatore: sangue freddo e risolutezza, guidate dal buon senso e dal ragionamento. Qualità che oltre essere indispensabili nell' esercizio dell' automobilismo, costituiscono validi sussidi in tutte le contingenze nelle quali ci si possa trovare nel succedersi affannoso delle vicende della vita.

Non bisognerà mai lanciarsi su di una strada diritta senza tener presente che una vettura può sbucare da una strada trasversale, che un cane può sorgere da un fossato, che un bambino può uscire correndo da una casa, nè affrontare una curva senza prevedere che la strada può essere ingombrata da altri veicoli, da mandrie di animali, o sbarrata da un passaggio a livello, e ciò per essere sempre pronti in caso di bisogno, a fermare in tempo la vettura.

.... IL VARIO SPETTACOLO DELLA NATURA ...

Basandoci sopra gli effetti fisiologici prodotti dal turismo automobilistico, si può facilmente rilevare come esso possa benevolmente influenzare lo stato di salute in alcune speciali forme morbose. Pel suo potere di migliorare la costituzione del sangue, provocando in esso un aumento di globuli rossi e di emoglobina, il turismo automobilistico, praticato colle dovute norme, costituisce un eccellente mezzo terapeutico per gli anemici, ed in pratica si sono constatati degli eccellenti risultati.

L'aumento dell'appetito e la facilità di digestione rendono raccomandabile questo *sport* ai dispeptici, e l'aumento che esso produce nella attività del ricambio organico generale, lo rende utile anche per coloro nei quali si abbia un rallentamento nella nutrizione generale, come ad esempio avviene nei gottosi e negli artritici.

Utile riesce anche pei nevrastenici che soffrono di insonnia, la quale presto scompare mentre il sonno ritorna normale; risentono anche beneficio in genere tutte le persone di temperamento nervoso.

Vi sono però alcune forme morbose per le quali l'automobilismo se pur non è da proibirsi in modo assoluto, si deve praticare con molta moderazione, come ad esempio nelle varie forme di calcolosi biliare, o renale, o vescicale, nelle affezioni renali, nella ipertrofia della prostata, nelle emorroidi, nelle varici, nelle varie forme di infiammazione cronica dell'utero e degli annessi. In quanto alle malattie di cuore, se sono in periodo di compenso, l'automobilismo non è in modo assoluto controindicato, ma l'ammalato non dovrà mai condurre la vettura. Tra le affezioni polmonari, l'asma e l'enfisema sembrano essere bene influenzate dall'automobilismo moderato, a condizione che la velocità non sia eccessiva e che non vi sia vento, altrimenti si può provocare affanno di respiro e risvegliare delle crisi.

Si deve interdire l'uso dell'automobile in tutte le forme febbrili di tubercolosi polmonare anche all'inizio, ed in generale in tutte le forme al secondo ed al terzo stadio, poichè esso conduce inevitabilmente ad un aggravamento della malattia.

Si può consigliare soltanto nella forma iniziale senza febbre ed è utile per certe forme di tubercolosi localizzate, tubercolosi chirurgiche, sulle quali influisce benevolmente il miglioramento dello stato generale, prodotto dall'automobilismo moderato.

Per la donna durante il periodo della gravidanza, invece del gran turismo in automobile, sarà consigliabile fare delle brevi passeggiate, che non sorpassino i 50 chilometri su strada buona ed a velocità moderata: essa dovrà astenersene però durante i primi tre e gli ultimi

... DELLA BELLEZZA DEL PAESAGGIO ...

due mesi, allo scopo di evitare rincresciosi inconvenienti. A tali condizioni l'automobilismo apportando un miglioramento dello stato generale dell'organismo, non può che favorevolmente influire sullo stato di salute sia della madre che della prole.

Tra le malattie nervose non occorre dire che l'epilessia costituisce una controindicazione assoluta se non all'uso, certo al condurre una vettura; anche costituiscono una controindicazione e affezioni oculari con diminuzione della vista.

A parte questi casi speciali è certo però che l'automobile considerato anche sotto il solo punto di vista del turismo è un istrumento ideale, capace di arrecare le più grandi soddisfazioni unite a grandi benefici igienici, alla condizione di servirsene con discernimento: il turismo automobilistico fra gli *sports* è il più bello ed il più utile, peccato che abbia soltanto il difetto... di non essere accessibile che ad una piccola parte di noi miseri mortali.

A. CERADINI.

IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE.

Sono pervenute innumerevoli richieste di copie di questa pubblicazione per distribuzione a scopo di propaganda o in omaggio per Biblioteche, ecc.

La Direzione mentre apprezza il sentimento dei richiedenti è costretta per ovvie ragioni economiche a declinare tutte le richieste, visto che i mezzi disponibili sono già insufficienti a sviluppare tra i soli soci del Touring la propaganda con quella larghezza di trattazione che sarebbe nell'animo della Commissione e che è insita nell'importanza dell'argomento.

Il Touring non è impacciato a trovare il campo per la propaganda utile, ha già trovato — per cominciare — i propri più che centomila soci. E' impacciato invece a trovare i mezzi per estendere maggiormente l'azione benefica di questa propaganda.

Il miglior aiuto che gli animi aperti a queste distribuzioni supplementari possono dare alla buona causa che essi, come noi, caldeggiano è di contribuire materialmente nella misura moderata necessaria acquistando le copie che intendono di distribuire. A facilitare la cosa tanto il Bosco il Pascolo il Monte, quanto il Bosco contro il Torrente sono inviati (ai soli soci) al prezzo di L. 1 per volumetto franco di porto, o direttamente a quei destinatari che essi volessero indicarci.

Le feste di Venezia: 1. L'inaugurazione dell'Esposizione d'arte. — 2. Il Duca di Genova e le autorità al Padiglione dell'Ungheria. — 3. L'inaugurazione del campanile, e il corteo ufficiale raccolto in piazza S. Marco. — 4. La gloriosa bandiera della corazzata « S. Marco » sventola sul nuovo campanile.

PSITHOS 17 maggio

1. LA BANDIERA DEL 57° FUCILIERI, IL REGGIMENTO DI SAN MARCO, SVENTOLA SULLE ALTURE DI PSITHOS DURANTE LA BATTAGLIA. — 2. LA RESA DELLE TRUPPE TURCHE. — 3. I PRIGIONIERI IN COLONNA MUOVONO DA PSITHOS VERSO RODI.

(*Fot. del [illegible] Torcoli[illegible]*).

LA BATTAGLIA DI PSITHOS.

1

2

3

4

1. Il villaggio di Psithos durante il cannoneggiamento delle artiglierie italiane. — 2. Una batteria da montagna in marcia su Psithos. — 3. La moschea di Asguru, ingente deposito di munizioni dei turchi. — 4. La colonna dei regolari turchi si reca ad arrendersi. (*Fot. del socio Teccolin*).

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE

I pionieri del progresso aviatorio: 1 L'aviatore Conte di Robillard morto presso Nizza. — 2. L'aviatore Verrept ferito mortalmente in una caduta all'aerodromo di Chateaufort. — 3. Il luogotenente aviatore Voile d'Avray caduto a Verdun. — 4. L'aviatrice americana Quimby che ha attraversato la Manica.

L'aerocible Michelin: 1. La disposizione del tenente Scott, biplano Astra, pilota Gaubert. — 2. La disposizione del tenente Laffon, le bombe disposte ai fianchi. — 3. Il lancia-granate del tenente Maillafert (passaggero Comand. Conade) biplano Farman. — 4. La giuria esamina il lancio dei proiettili.

L'aviatore Védrines: 1. Védrines candidato politico durante un discorso ai suoi elettori. — 2. Védrines su monoplano Deperdussin 100 HP alla partenza da Douai per Madrid. — 3. Ciò che resta dell'apparecchio di Védrines dopo la caduta a Epinay.

Gli idroplani militari: Un idroaeroplano a bordo di una corazzata inglese durante la rivista navale passata dal Re a Weymouth. — 2. L'aviatore inglese Graham White passa sopra la flotta riunita per la rivista. — 3. L'aeroidroplano Borel alle prove. — 4. L'idroaeroplano Nieuport motore Gnôme 70 HP tipo militare.

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

ATLETICA. — **I giuochi olimpici del 1912 a Stoccolma: 1.** Lo *stadium* in costruzione. — **2.** Scena nello *stadium* dei futuri giuochi olimpici. — 3. **Nei mari inglesi:** Il Re e la flotta inglese a Portland. L'*Yacht* reale passa attraverso le corazzate.

IPPICA. — **I vincitori delle grandi corse italiane:** 1. Alceo (razza Besnate) vincitore Premio Milano. — 2. Rembrandt (F. Tesio) vincitore Premio Commercio. — 3. Makufa (Sir Rholand) vincitore Premio Omnium.

AUTOMOBILISMO. — 1. Il valico del Sempione ora aperto tutti i giorni alle automobili. — 2. L'automobile « R. C. H. » nel viaggio dal Panama al Pacifico (3169 miglia in 15 giorni). — 3. L'Esposizione di automobilismo a Praga.

Il Giro d'Italia Ciclistico.

1. Micheletto. — 2. Santhià. — 3. Azzini. — 4. 5. Vari controlli.

LA S.P.A. IN LIBIA

Una gita sui Colli Albani col nuovo tipo d'Automobile Hupmobile 24-32 HP.

E' notevole il progresso segnato da questa macchina nell'automobilismo. Pochi anni fa una macchina come questa sarebbe costata almeno 18 000 lire. Invece, con poco più di seimila lire, si può ora acquistare una macchina dotata di tutti i migliori ritrovati: *Magneto Bosch*, *Carburatore Zenith*, trasmissione a cardano, frizione a dischi, oliazione automatica forzata, raffreddamento perfetto a radiatore tipo *Mercedes*. Aggiungasi il supremo vantaggio del *poco consumo*, cosicchè essa si può sostituire con *vantaggio economico* ai cavalli.

La difficoltà di mantenere in condizioni di marcia un automobile, non ha più ragione di esistere con queste macchine. Essendo composte a serie, i pezzi di ricambio sono eguali per tutte e intercambiabili, quindi: *facilità di eseguire la riparazione*, e *minimo costo* della stessa. Quanto alla forza, silenziosità, molleggio ed altri punti importantissimi, ecco il giudizio di un noto industriale torinese:

«devo dire che la nuova Hupmobile sorprende e meraviglia anche me, non facile all'entusiasmo, essendo per la mia professione sempre in mezzo ad automobili di gran forza. Abituato alle salite forti, dovetti convincermi che nessun'altra macchina avrebbe potuto fare quanto fece la Hupmobile.

Partiti da Roma, percorremmo a velocità fortissima la Via Appia, velocità che continuò altrettale sui sette chilometri della famosa e ripida salita delle Frattocchie, superata tutta, con mia sorpresa, in presa diretta. Per Castel Gandolfo si giunse in breve a Frascati e Rocca di Papa. Giunti sulla piazza, volli provare la salita all'Osservatorio, che è così ripida che poche macchine potrebbero superarla, e poche di quelle che, potendo farla, oserebbero tentarla. Eppure la Hupmobile, con cinque persone, si comportò su questa pendenza del 20 %, in modo meraviglioso, sia salendola, che discendendola. — Collaudo più arrischiato non potevo desiderare. Ritornato a Roma per Ariccia ed Albano, constatai il consumo minimo della benzina. Tengo perciò a ripetere che per silenziosità, bellezza, potenza, prezzo ed economia, questa è la più straordinaria macchina che io abbia mai provato.

Ing. Mario Caratti
Torino, Via Massena, 67.

Il catalogo di questa interessantissima macchina è spedito gratis a richiesta dall'Agenzia Generale Hupmobile, via Nazionale, 4, Roma.

I CAPOLAVORI DELLA LETTERATURA ITALIANA

Una concessione a tutti i Soci del TOURING.

Tutti Soci del Touring hanno, certamente, appreso dai maggiori giornali nostri, la notizia della nobilissima iniziativa diretta da Ferdinando Martini.

Si tratta d'una Collezione di 24 volumi contenenti i capolavori della letteratura italiana editi dall'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO.

I volumi, veri gioielli di eleganza, sono rilegati all'inglese, con diciture in oro e col labbro superiore orificato.

Il testo è stampato nitidamente su carta finissima ed ogni volume ha, inoltre, una copertina di riparo con artistico ritratto dell'Autore.

L' edizione è, insomma, un miracolo della moderna industria editoriale, poichè, nonostante la media di 400 a 500 pagine, ciascun volume è in vendita a lire Due.

Per una speciale concessione, tutti i Soci del TOURING possono avere l' intera Collezione (24 volumi: L. **48**) **pagandola a rate mensili di L. 4. — ciascuna.**

La prima edizione si è esaurita in meno d' un mese fra gli abbonati della *Lettura* che fece ad essi l'offerta che oggi facciamo ai Soci del TOURING. Una nuova edizione è già pronta, e chi intende profittare di questa praticissima facilitazione non perda tempo!

Il successo accompagna questa patriottica impresa, e le Collezioni disponibili saranno ben presto esaurite.

La più recente fotografia di
FERDINANDO MARTINI.

Piano della Biblioteca.

1. ALFIERI: *Tragedie scelte.*
2 e 3. ARIOSTO: *Orlando furioso.*
4 e 5. BOCCACCIO: *Il Decamerone.*
6. CELLINI: *La vita.*
7. DANTE: *La Commedia.*
8. DANTE: *La vita nova* e *Il Convito.*
9. FOSCOLO: *Poesie.*
10. GIUSTI: *Poesie.*
11, 12, 13 e 14. GOLDONI: *Commedie scelte.*
15. LEOPARDI: *Canti.*
16. LEOPARDI: *Prose.*
17. MACHIAVELLI: *Il Principe* e *Le Deche.*
18. MANZONI: *I promessi sposi.*
19. MANZONI: *Poesie.*
20. METASTASIO: *Drammi scelti.*
21. MONTI: *Liriche e poemi.*
22. PARINI: *Poesie.*
23. PETRARCA: *Le rime.*
24. TASSO: *La Gerusalemme liberata.*

Cedola di sottoscrizione

Il sottoscritto commette all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO - Milano - Piazza Cavour, 5 - i ventiquattro volumi rilegati della collezione CLASSICI ITALIANI (I serie diretta da Ferdinando Martini) per l'importo di **L. 48** che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio dell'Istituto Editoriale Italiano in **Dodici rate mensili di lire quattro** a cominciare dal mese di maggio 1912 fino al mese di maggio 1913.

(T)

Data

Nome e cognome

Professione

Domicilio

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina vaglia di L. 4 (importo della prima rata) al **l'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO,** Milano, Piazza Cavour, 5.

I sottoscrittori in età minorile debbono fare aggiungere la firma del padre o di chi ne fa le veci.

Fac-simile dei volumi della collezione
« CLASSICI ITALIANI »
Ogni volume (formato cm. 14 × 19) è leggiadramente rilegato e costa lire **2**.

I 24 volumi vengono spediti ai sottoscrittori a rate mensili, in 4 tempi: 6 subito. 6 entro il mese di giugno. 6 entro il luglio e 6 entro l'agosto p. v.

Informazioni

Aeronautica

— *Uno sferico senza corde di sospensione.* — Un ovo tipo di sferico è stato librato nell'aria qualche se fa sotto la guida del dott. Elias che ne è l'in-tore. Il pallone è privo di corde per la sospensione la navicella allo scopo di ridurne il peso e di po-lo vuotare e imballare rapidamente.

— *L'Austria acquista quattro dirigibili.* — Il mi-tro della Guerra dell'Impero Austro-Ungarico ha iso di acquistare in Germania quattro dirigibili 19 000 metri cubi che saranno probabilmente del ema Zeppelin.

— *Il Giappone compera il « Parseval XIII ».* — Giappone che segue sempre da vicino i progressi la vecchia Europa, dopo aver acquistato diversi oplani ha comprato ora il *Parseval XIII* che è to recentemente esperimentato a Bitterfeld.

— *I dirigibili militari russi.* — Col dirigibile che sta costruendo nelle officine della società Astra 00 mc., 75 HP) la Russia verrà ad avere fra lche mese 10 dirigibili. Essa possiede alla scuola itare d'aeronautica: 1. il *Lebei* (3500 mc., 100 HP) truito da Lebaudy nel 1909; 2. il *Krechet* (5680 mc., 100 HP) tipo Lebaudy ma di costruzione russa 10); 3. il *Goloubj* (2270 mc., 75 HP) di tipo Astra, truzione russa (1910); 4. il *Sokol* (2500 mc., 100 HP) e tipo Astra, ma di costruzione russa (1911); l *Kobtchik* (2150 mc., 2 × 45 HP) pure tipo Astra, di costruzione russa (1911);
lla frontiera occidentale: 6. il *Clément-Bayard I* 00 mc., 100 HP) di costruzione francese (1909); l *Zodiac VII* (2140 mc., 60 HP) di costruzione ncese (1910);
lla frontiera meridionale: 8. il *Parseval* (2700 mc., 110 HP) di costruzione tedesca (1910) e 9. il *liac VIII* (6140 mc., 60 HP) di costruzione fran-) (1910).

Alpinismo

— *Tendopoli S. U. C. A. I.* — Tendopoli è il nome iciale che ha assunto l'Accampamento degli stu-nti alpinisti d'Italia organizzato dalla Stazione iversitaria del C. A. I. Per avere in agosto un paese ino simpatico ed a buon mercato i Sucaini se lo fabbricano nei migliori recessi delle alpi e sotto le pic cole case di tela vivono per quindici giorni una vita felice.

In quest'ultimi anni il villaggio di tela trasmigrò dalle Alpi Retiche alle Graie, alle Pennine. Il Badile, il Gran Paradiso, il Monte Rosa sentirono la presa tenace o il martellare dell'audace piccozza del Sucaino. Quest'estate Tendopoli invece sorgerà nel regno delle pallide Dolomiti. La S. U. C. A. I. ha fissato l'attenzione sul dimenticato Comelico superiore. Si attraversa tutto il Cadore raggiungendo Padole sopra Auronzo, due ore di cammino, sempre in mezzo ad un bosco di superbe conifere, ed ecco la verde radura di Selva-piana (m. 1550). Un torrente le scorre a fianco, scende dal ghiacciaio di Popera. Siamo all'estremo Nord d'Italia, la cima Undici (m. 3093), il Popera si slanciano nel cielo. Il crinale delle Dolomiti solo arde nei crepuscoli inciso contro tutta l'ombra, e ciascuno dei suoi rilievi s'addentra nell'anima di chi mira e vi s'eterna.

Da Selvapiana Misurina si raggiunge in quattro ore e prima si possono toccare le tre cime di Lava-redo e i Cadini colla Torre del Diavolo: Cortina d'Ampezzo è pure vicina contornata dalla Croda da Lago, dalla Tofana di Razes, dal Pomagagnon.

La Commissione organizzatrice di Tendopoli ha sede in Venezia presso quel Museo Commerciale ed è diretta dallo studente Frazzi.

Automobilismo

— *Il circuito delle Ardenne* 1912. — Il Royal Automobil-Club del Belgio organizza dal 20 al 21 luglio prossimo una prova internazionale intitolata: Coppa del R. A. Cl. B. Questa gara si disputerà fra *équipes* di tre vetture in due giorni su di un percorso quotidiano di 600 chilometri.

— *A 286 chilometri all'ora.* — Tale è la velocità raggiunta a Long-Island da una vettura munita di un motore Fiat di 300 cavalli.

— *Il giro di Sicilia.* — Il giornale *L'Ora* di Pa-lermo, col concorso della *Gazzetta dello Sport* ha in-detto per la fine di maggio una corsa automobilistica che si svolgerà sul percorso Palermo-Messina-Cata-nia- Siracusa - Terranova - Girgenti - Marsala - Trapani-Palermo lungo 1050 chilometri.

ERRO-CHINA-BISLERI
IORE TONICO
STITUENTE DEL SANGUE
VOLETE LA SALUTE??
CERA-UMBRA
ORGENTE ANGELICA)
A MINERALE DA TAVOLA
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI
ICE BISLERI & C. MILANO

CICLI DEI
DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

neumatici „LE GAULOIS „ BERGOUGNAN
, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

Linee automobilistiche.

Vennero inaugurati i seguenti servízi automobilistici:

— La Morra-Verduno-Bra (provincia di Cuneo).

— Ragusa-Chiaramonte - Gulfi - Giarratana - Monterosso Almo-Vizzini con una percorrenza di chm. 234 (provincia di Siracusa).

— Arvinio (Prov. di Perugia) e la stazione ferroviaria di Mandela sulla linea Tivoli-Avezzano.

— Ferentillo-Montagna Marche.

— Magliano-Pausula-Macerata (prov. di Roma).

— Firenze-Montesenario-Bivigliano (provincia di Firenze).

— Ascoli-Acquasanta-Arquata del Tronto-Accumoli-Amatrice-Aquila.

— Fermo-Petritoli-Artezzano, comprendente nella linea i comuni di Monte Vidoncombatte, Montegilberto e Ponzano (provincia di Ascoli Piceno).

— Sono pressochè ultimate le pratiche relative al servizio automobilistico da Salsomaggiore a Fornovo che quanto prima potrà essere attivato.

— E' stato ufficialmente inaugurato in Firenze il servizio degli automobili da piazza.

— Visto lo stato impraticabile del tronco di strada Colle-Caprile-Gattorno, è stato sospeso fino a nuovo ordine il servizio automobilistico, e ciò allo scopo di evitare anche possibili disgrazie.

— Sul tratto Recco-Uscio, durante la parziale sospensione, sarà effettuato l'orario festivo.

Nuove concessioni.

— Nelle sue ultime adunanze il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha dato parere favorevole per l'accoglimento delle seguenti domande di concessione per l'impianto di nuovi servizî pubblici di trasporto con automobili:

1) Ottavio Rovere per la linea Albenga-Pieve di Teco (Genova-Porto Maurizio) lunga chm. 29 (sussidio chilometrico annuo ammesso L. 523 per anni 9).

2) Panissidi Tindaro per la linea San Piero Patti-Patti-Stazione di Patti (Messina - chm. 19,876, sussidio L. 593);

3) Antonio Passarelli per la linea Stazione di Castelnuovo Vallo-Vallo-Laurito (Salerno - chm. 42,150, sussidio L. 600);

4) Domenico e Raimondo Giacchero per la linea Acqui-Ponzone (Alessandria - chm. 13,500, sussidio L. 530);

5) Luigi Jacquemond per la linea Courmayeur-Piccolo San Bernardo (chm. 28,885).

Aviazione

— *Il Gran Premio d'Aviazione dell'A. C. F.* — Questo premio sarà disputato verso la metà del mese di giugno sul percorso Angers-Cholet-Saumur-Angers di circa 163 chilometri di lunghezza.

L'itinerario suddetto dovrà essere percorso tre volte nel primo giorno (489 chm.) e quattro volte nel secondo giorno (652 chm.).

L'inizio della gara avrà luogo ad Avrillé ed i premi ammontano ad un totale di 100 000 franchi.

— *La traversata del Mar d'Irlanda in aeroplano.* — Tre aviatori inglesi hanno tentato recentemente di traversare il Mar d'Irlanda: Allen, Corbett Wilson e Hervitt. Il primo, dopo aver percorso il tratto da Londra a Holyhead, è ripartito da quest'ultima città alla volta dell'Irlanda, ma nulla si conosce ancora della sua sorte; il secondo, Corbett Wilson, partito da Fishguard (al sud del Paese di Galles), è sceso invece felicemente a Elliscorthy in Irlanda dopo aver percorso 125 chm. sulle onde e malgrado una forte tempesta che l'ha sorpreso durante la traversata; e il terzo, Hervitt, è pure riuscito allo scopo

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Tappeti
Coperte
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali
MILANO
ROMA
TORINO
GENOVA
FIRENZE
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

E.F.C.
"MARCA DEPOSITATA"
Provate i nostri
Fazzoletti di lino
Marca Leone E. F. C.
Prodotti speciali, garantiti all'uso.
Campioni gratis e franco a richiesta.
Fabbriche Telerie E. FRETTE e C.
MONZA
Milano - Roma - Torino - Genova - Firenze.

ompiendo il percorso da Holyhead a Dublino in n'ora e 15 minuti.

— *Modificazione al brevetto militare superiore ·ancese.* — Il generale Roques, l'Ispettore perıanente dell'Aeronautica militare francese, dopo li splendidi risultati ottenuti dagli aeroplani al conorso di Reims, aumentò le difficoltà delle prove el brevetto d'aviazione militare. Per questo si rihiede ora: per i monoplani un percorso di 150 chiloıetri — invece di 100; per i *multiplace* un percorso i 120 chilometri — invece di 100. Questi percorsi ovranno essere compiuti in circuito chiuso, metà el quale almeno a 500 metri d'altezza.

— *Concorso militare tedesco d'aeroplani.* — Come ılle altre nazioni, anche in Germania il ministro ılla Guerra sta per bandire un concorso per aeroani militari.

Gli apparecchi dovranno poter salire in 15 minuti l un'altezza di 500 metri, portare 200 chilogrammi peso e benzina sufficiente per un percorso di 250 ulometri ad una velocità media di 70 chilometri l'ora. I meccanismi di comando dovranno essere sposti in modo da poter essere manovrati, in caso bisogno, anche dall'osservatore che accompagna pilota.

Gli aeroplani dovranno essere fabbricati in Gerania; i soli motori potranno essere fabbricati alstero.

— *Il grande circuito d'America.* — L'Aero Club America ha indetto una grande gara d'aeroplani e si svolgerà sul percorso Chicago, Milwankee, naka, Kansas City, Saint-Louis, Indianapolis, ncinnati, Cleveland, Toledo, Detroit, che è lungo 10 miglia (2913 chm.). Vi possono prendere parte piloti di tutto il mondo. Il totale dei premi amonta a 500 000 lire.

— *Attraverso l'Asia e l'Europa: da Pechino a Pagi in aeroplano.* — Il giornale *Le Matin* che già ındì la Pechino-Parigi in automobile, ha pensato organizzare la stessa traversata in aeroplano. La gara probabilmente avrà luogo in agosto prossimo lungo la Transiberiana, cioè sull'itinerario Pechino, Karbin Irkusk, Omsk, Mosca, Varsavia e poi Vienna, Trieste, Venezia, Genova, Marsiglia, Lione, Parigi.

Potranno prender parte al *raid* solamente gli apparecchi francesi. I premi che offre *Le Matin* ammontano a 155 000 lire, così ripartiti: 1° 100 000, 2° 25 000, 3° 10 000, 4° 10 000, 5° 10 000.

Qualora nessun aeroplano raggiungesse Parigi, il *Matin* assegna 50 000 lire al primo apparecchio che scende in Europa.

— *Un nuovo cannone contro gli aerei.* — E' stato costruito negli Stati Uniti e sotto la direzione dell'ammiraglio Twining un cannone destinato a difendere la flotta contro i dirigibili e gli aeroplani.

Esso può inviare, tirando sotto un angolo d'inclinazione di 85°, un proiettile di 450 grammi (carico di cotone fulminante che scoppia al minimo contatto) a 5500 metri d'altezza.

Il cannone è munito di freno ricuperatore per il tiro rapido, di un cannocchiale speciale a *prismi* per il puntamento e può disporsi in tutte le direzioni.

Le esperienze eseguite nel balipedio di Indian Head presso Washington hanno dato buon risultato.

Ferrovie

— *Le ferrovie della Libia Italiana.* — Superate le prime difficoltà dovute agli sbarchi ed al trasporto dei materiali, l'armamento del primo tronco delle ferrovie libiche Tripoli-Ain Zara raggiungeva il 10 marzo u. s. la cinta del campo trincerato: si decise poi di prolungarlo ancora per altri 800 m. nell'interno del campo.

Fin dal 27 febbraio si cominciarono a porre regolarmente in circolazione due treni al giorno da Tripoli al bivio Tagiura (chm. 7,669) che vennero portati a quattro dal primo marzo. Il 17 marzo, esattamente dopo lo sbarco dei ferrovieri a Tripoli, il

DILETTANTI
FOTOGRAFI
Da ogni piccola negativa
il
Cono Brownie
otterrà un perfetto
INGRANDIMENTO
in
PIENA LUCE
Procedimento facile e sicuro, tale
da impararsi in una sola mezz'ora.
Cono per Ingrand. 13×18 . . . L. 13 50
16×20 . . . L. 17 —
18×24 . . . L. 23 50
In ogni nostro negozio dimostrazioni gratuite
Chiedere opuscoli e Catalogo.
KODAK MILANO - Via Vittore Pisani, 10
ROMA - Corso Vitt. Eman., 34
Società Anonima NAPOLI - Corso Umberto I, 399
- Via Roma, 288.

POTENZA
ROBUSTEZZA
COMODITA'
DURATA
LA PAIGE
È LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI A 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, necéssaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP. - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DEPARTEMENT K. DETROIT MICH. U.S.A.

treno entrava ad Ain Zara, prestando da quel giorno regolare servizio anche pel rifornimento delle truppe.

Questo primo tronco misura chm. 11,390 a partire dal pontile di legno situato di fronte al Comando. Salvo una sola curva di raggio di m. 110 ed una sola livelletta avente pendenza del 10 per mille, che furono necessarie per uscire dall'abitato, tutte le altre curve hanno raggi uguali o maggiori di 300 metri e livellette con pendenza inferiore al 10 per mille. Vi sono raddoppi di binario al Mercato dello Sparto, al Molo dello Sparto, alla Caserma di Cavalleria, al Forte Fornaci, onde si stacca anche la linea pel forte Tagiura, che avrà una lunghezza di 16 chm. dal bivio e di 24 da Tripoli; e poi vi è il raddoppio finale di Ain-Zara.

Al chm. 1,086 sorge la stazione provvisoria di via Riccardo Cassar da cui si stacca il raccordo per la linea di Gargaresch e dove sorgono pure il deposito provvisorio delle locomotive, il rifornitore, l'officina di riparazioni, il magazzino dell'esercizio, gli uffici, i dormitori del personale.

— *La Transafricana.* — Il senatore francese Gauthier ha dato alle stampe un immaginoso progetto destinato a togliere ogni importanza commerciale al Canale di Suez e a ridurre il Mediterraneo ad un lago latino, spostando verso la Francia l'asse commerciale indo-europeo.

Si tratterebbe di costruire una ferrovia elettrica alimentata dal lago Ciàd, da Tangeri alle foci dell'Juba, collegate con un doppio servizio di *ferry-boats* alla rete europea: uno attraverso lo stretto di Gibilterra, l'altro attraverso la Manica. Con questa linea sarebbe possibile recarsi da Londra al Mar Rosso in cinque giorni (la velocità prevista è di 200 chm. l'ora) con una economia del 75 % sul tempo che s'impiega attualmente.

Questo progetto probabilmente rimarrà tale; meritava però di essere conosciuto, per quanto assai sommariamente, dai nostri lettori in vista dell'interesse che desta ogni idea tendente alla valorizzazione dell'Africa, impresa alla quale la vecchia Europa si va dedicando con tutte le sue forze.

— *La grande stazione di Lipsia.* — E' stata recente aperta all'esercizio la monumentale stazio di Lipsia che sarà una delle più grandi del mond L'inaugurazione era prevista pel 1913, ma — co assai singolare — ha potuto essere anticipata di anno.

La nuova stazione sostituisce le cinque pree stenti, alle quali convergono 29 linee, chè Lipsia oltrechè la culla delle ferrovie germaniche, uno maggiori centri ferroviari europei. E' del tipo testa e avrà 13 binari pel ricevimento e le parten dei treni. Fra i binari corrono marciapiedi larg 11-12 m. e lunghi m. 250.

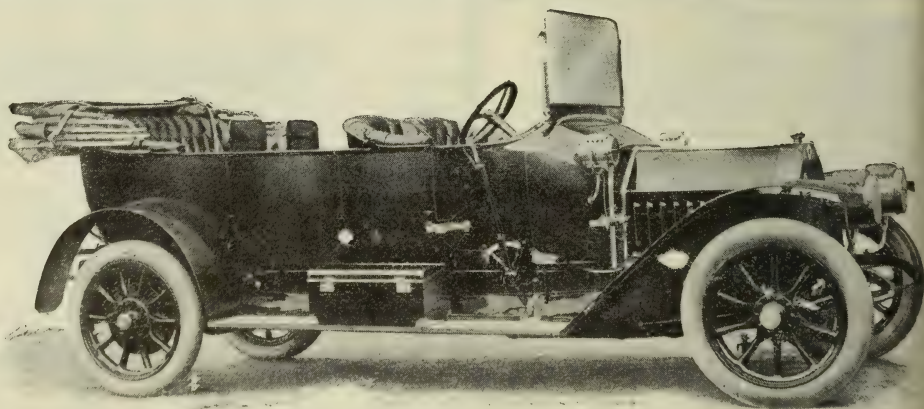
Vi è raggiunta la separazione netta fra le parten e gli arrivi, come fra il servizio dei viaggiatori quello dei bagagli. Per questi ultimi esiste appos galleria servita da numerosi ascensori.

Il servizio è facilitato dal fatto che il piano de stazione supera di 3 m. quello dell'attigua piaz di accesso.

Questa stazione servirà soltanto ai viaggiato giacchè ve ne sarà altra apposita pei servizi stali, senza contare quelle per il ricovero e la f mazione dei treni, per le merci, i depositi locom tive e tutti gli altri impianti accessori.

La spesa totale per questi lavori, che copriran un'area di 82 000 metri quadrati, ammonterà circa 170 milioni di franchi.

— *Il viaggio di Orazio.* — Si sa che il cele poeta latino fece nell'anno 37 avanti Cristo, c 1950 anni addietro, un viaggio da Roma a Brind di cui ci lasciò una gustosa descrizione nella V tira del I Libro.

Questo viaggio in cui Orazio ebbe per compag Virgilio durò 16 giorni; è da ammettere però se il poeta epicureo avesse voluto darsi un po' fretta avrebbe potuto risparmiare qualche gior cioè impiegarne 14 o 15 soltanto. Orbene lo ste viaggio si può far ora col diretto che parte da Ro alle 7,30 del mattino e giunge a Brindisi la sera de stesso giorno alle 22,10, in meno di 15 ore.

LANCIA - Torpedo a 7 posti.
Montati con pneumatici "MICHELIN"

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO
20-30 HP.

stano dunque oggi tante ore quanti erano i giorni occorrenti al tempo di Orazio per compiere un viaggio che, restando invariata la distanza di 600 chilometri, era allora assai lungo ed ora è dei più brevi.

Geologia

— *La produzione mineraria italiana nel* 1910. — Togliamo dalla *Rivista del servizio minerario nel* 1910, recentemente pubblicata dal Corpo Reale delle Miniere, alcuni dati di produzione che possono dar qualche idea intorno alle ricchezze naturali racchiuse nel suolo italiano.

Anche del 1910, il minerale di gran lunga più importante per l'Italia è lo *zolfo*. Se ne produsse per un valore di 32 383 409 lire, corrispondente a 2 815 511 tonnellate di minerale al tenore medio del 30,03 °/₀.

Seguono, per importanza, i minerali di *zinco*, la cui produzione salì a tonnellate 146 307, per un valore di L. 14 803 100; i minerali di *ferro*, dei quali si produssero tonnellate 551 259, per un valore di L. 7 619 031; i minerali di *piombo argentifero*, per un quantitativo di tonnellate 36 540 ed un corrispondente valore di L. 5 303 855; i minerali di *mercurio*, per un quantitativo di tonnellate 87 129 ed un valore di L. 3 729 352; i minerali di rame, per un quantitativo di tonnellate 68 369 ed un valore di L. 1 036 674. Tutti gli altri minerali metalliferi si staccano molto da questi sia per quantità che per valore. Importante è invece la produzione di *pirite*, usata principalmente per la preparazione dell'acido solforico; il suo quantitativo salì a tonn. 135 628 per un valore di L. 2 301 851.

La produzione di combustibili fossili, rappresentata quasi unicamente da quella di *lignite*, salì a tonnellate 561 141, per un valore di L. 4 917 695. Le *rocce asfaltiche e bituminose* rappresentano pure una produzione non trascurabile, salendo a tonnellate 162 212, per un valore di L. 2 256 920. Le 7039 tonnellate di *petrolio* cavate, col valore di L. 1 413 800, sono una cifra insignificante nella enorme produzione mondiale.

L'industria quasi esclusivamente italiana dell'*acido borico*, cavato dai soffioni boraciferi della Toscana, diede una resa di L. 900 720 per le 2502 tonnellate di minerale estratto.

Il valore complessivo della produzione mineraria italiana nel 1910, escluse le cave, salì a L. 80 367 479.

— *L'esplorazione sotterranea dei Pirenei* è felicemente iniziata con una serie di ricerche approfondite dovute al prof. E. A. Martel di Parigi, che è, notoriamente, uno dei fondatori della speleologia, e che fin dal 1883 iniziò i suoi studî in Francia, proseguendoli poi in varie regioni d'Europa e nel Caucaso.

L'esplorazione di 40 voragini, fra 1000 e 1760 m. d'altitudine (molte delle quali presentano una profondità superiore ai 100 metri), compiuta nel versante francese dei Bassi Pirenei, ha dato risultati preziosi, anche per ciò che riguarda l'azione deleteria esercitata dai montoni spagnoli sulle foreste, e le sinistre conseguenze dovute all'abitudine (dei pastori franco-spagnuoli) di gettare il bestiame morto nelle voragini. Il Ministero francese di agricoltura, concorrendo con 20 000 lire alle spese per le due spedizioni Martel, ha dimostrato di seguire col più vivo interesse la serie delle ricerche speleologiche sul suolo francese. Mentre ricordiamo che ultimamente Ed. Brückner ha esplorato, sulla costa dell'isola di Busi, in Dalmazia, una grotta analoga a quella azzurra di Capri (i raggi luminosi passano per una specie di finestra subacquea che assorbe il rosso e il giallo dello spettro), che B. Wolf ha compiuto l'esplorazione di 29 cavità carsiche nel Montenegro, e che or ora G. D. Thomson ha iniziato studî speleologici in Cina, colle sue ricerche sulle grotte dei dintorni di Jeng-ciu (a circa 400 chm. S. W. di Canton), rinnoviamo ancora una volta l'augurio che in Italia abbia ad estendersi e a intensificarsi questo emozionante genere di *sport* che può portare utili contributi agli studi di paleontologia e di paletnologia.

FN FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio) FN

Sono di prossimo arrivo le rinomatissime motociclette FN con cambio di velocità e debrayage al manubrio, con notevoli migliorie e modifiche e della forza di

3 HP. Nuova Serie 3 HP.

Prenotarsi subito presso i sub-agenti delle varie Provincie e presso gli Agenti Generali per l'Italia:

A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telefono 7-90 - MILANO

AUTOMOBILI LANCIA TORINO

AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE

BECHIS & BERTOLINO TORINO

Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

I° FISCHER su Biplano FARMAN con BOUGIE OLEO

Marca testa di negro.

nel concorso d'idro-aeroplani a MONACO

— *Ai rilievi batimetrici eseguiti sulla costa libica,* e particolarmente presso Tripoli, Derna e Homs dalle navi della nostra marina, fanno seguito accurate esplorazioni talassografiche. Una crociera preliminare fu affidata al *Ciclope*, che ha già compiuto importanti ricerche analoghe nell'Adriatico. Il dottor Massimo Sella dell'Istituto di anatomia comparata di Roma, e il dottor Antonio Manuelli, del R. Comitato Talassografico, preparano, sul luogo, un programma di ricerche sistematiche, fra cui hanno particolare importanza pratica quelle relative alla pesca del tonno e della spugna.

— *La spedizione antartica australiana,* guidata dal Mawson, ha esplorato il gruppo di Wilde, nello scorso inverno. Uno dei suoi risultati più notevoli è dato dal fatto che essa non ha trovato traccie della terra di Clarie, di guisa che è assai probabile che il Dumont d'Urville (1838) abbia scambiato per una terra una barriera di ghiaccio ora infranta.

Olimpiadi

— La V Olimpiade sarà tenuta nel 1912 in Svezia e precisamente a Stocolma dal 29 corrente mese al 22 luglio.

Il Comitato d'organizzazione dei Giuochi Olimpici risiede a Hamngatan 1, *A* — Stocolma.

Il programma per gli *sports* atletici sarà svolto nello stadio di Stocolma.

I Concorsi di canottaggio saranno tenuti nei giorni 18 e 19 luglio nel *fiord* di Stocolma.

Lo *sport* ciclistico comprenderà una corsa per il giro del lago Maalar (320 chm.), che si terrà il 7 luglio.

I giuochi equestri si svolgeranno il 13 e il 17 luglio; la scherma il 6 e il 15 luglio; il *football* il 29 giugno e il 5 luglio; la ginnastica dal 6 al 15 luglio; la lotta e il nuoto dal 6 al 15 luglio; il *Pentathlon moderno* dal 7 all'11 luglio; il tiro dal 29 giugno al 5 luglio e l'*yachting* alla vela il 20, 21 e 22 luglio a Nynashamn.

Lo stadio di Stocolma nel quale si terranno la maggior parte di questi giuochi olimpici, è una costruzione moderna di squisito gusto architettonico e di pratica disposizione tecnica.

La pista per corse a piedi è di 383 metri di giro e il campo per il *football* è di 65 × 104.

Il prato all'interno della pista è di m. 67 × 148.

Al termine dei giuochi olimpici una medaglia olimpica in oro sarà assegnata alla persona o alle persone che nel corso degli anni dal 1908 al 1911 avranno compiuto il più bell'atto nei dominî della caccia e dell'alpinismo.

La medaglia sarà assegnata sulla proposta delle organizzazioni cinegetiche e alpinistiche che regolano questi *sports* nei paesi rispettivi.

Strade

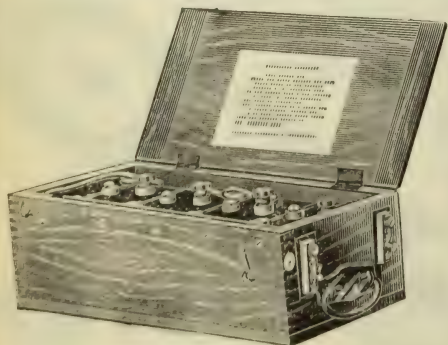
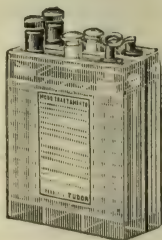
— La strada carrozzabile che dovrà congiungere Enego con la Ferrovia Valsugana potrà presto essere inaugurata essendo il tracciato generale ormai al termine.

Sono state inaugurate :

— La strada carrozzabile da Ubiale (Prov. di Bergamo) alla stazione ferroviaria di Brembilla.

— La strada Vigolo-Tavernole (Prov. di Bergamo).

— La strada carrozzabile Schignano-Argegno che ha uno sviluppo di circa 7 chm., con una pendenza massima del 7 %, larghi tornanti a piattaforma, parapetti a voltine simili a quelli delle strade nazionali d'alta montagna ed è di facilissimo e comodo accesso ad ogni sorta di veicoli.

D'accordo tra i rappresentanti delle Amministrazioni comunali di Schignano e Cerano sono state gettate le basi della convenzione per la costruzione dell'altro tronco Schignano-Cerano (chm. 3 circa) in continuazione del precedente.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.
Listini e preventivi gratis a richiesta

BIBLIOTECA

Annuario d' Italia, Edizione XXVII. Anno 1912. Vol. I e II. Società Anonima Editrice. Genova, via Raggio, 3.

La bontà della pubblicazione viene affermata dalle accoglienze del mondo commerciale che ritrova in queste guide quanto non si potrebbe ottenere che rivolgendosi alle locali Camere di Commercio.

Estella Canziani. « Costumes traditions and songs of Savoy ». Londra, 1911. (Omaggio del sig. ing. cav. E. Canziani).

Non ne compaiono molti di questi libri in Italia! Un'edizione di gran lusso, con la ricchezza di numerose tavole a colori, riproducenti con fedeltà di particolari usi, costumi e tipi della Savoia. L'autrice, valorosa come scrittrice ed anche come pittrice ha compiuto un lungo lavoro di ricerche e le pagine ch'essa ha scritte han per noi italiani un solo torto, quello di essere scritte in inglese. Il che vorrà dire che la signora Canziani farà bene a provvedere se pure non ci penseranno gli editori, ad una traduzione. Un libro sulla Savoia, che pure fu italiana, sarebbe certo letto avidamente da noi e l'associazione dei Savoiardi che in Italia si è costituita ce ne dà affidamento. Ai soci del T. C. I. il libro viene venduto con uno sconto speciale.

Pietro Stettiner. « Roma nei suoi monumenti ». Edizione dell'Officina di Fotoincisione in S. Michele a Ripa. Roma, 1911.

L'autore ha raccolto nel libro tutti i gioielli artistici di Roma e li ha corredati di brevi, ma succose pagine storiche di un grandissimo interesse che si leggono con godimento e con molto vantaggio della coltura individuale.

Douglas Sladen. « How to see Italy by rail ». Londra, 1912. (Omaggio dell'Autore).

Bella e seria pubblicazione intorno al nostro paese. Non molti purtroppo gli italiani che guesteranno le pagine del Douglas Sladen! In ogni modo il libro è opera di uno straniero che ha voluto esprimere la sua amicizia pel nostro paese e l'ha fatto nel miglior modo che gli era concesso.

M. de Mathuisieulx. « La Tripolitaine d'hier et de demain ». Hachette et Cie., editori. Parigi, 1912.

Quanto valga il Mathuisieulx nessuno meglio dei nostri lettori lo può dire. Infatti di questo autore, che la Tripolitania e la Cirenaica visitò minutamente, la *Rivista* del Touring pubblicò parecchi articoli di alto valore. In questo volume il Mathuisieulx rivela le profonde qualità di osservatore e dimostra con limpidezza che il viaggio da lui fatto fu una vera esplorazione sotto il rapporto etnografico e storico artistico.

Istituto Italiano per l'espansione commerciale e coloniale. « Prima guida turistica commerciale di Tripoli Italiana ». Venezia, 1912. (Omaggio del R. Museo Commerciale di Venezia).

Che il volumetto rispondesse ad un desiderio, ad una necessità, lo prova il fatto che esso è già al 4° migliaio e che nuove edizioni si stan preparando. Dopo alcune pagine utilissime pel viaggiatore che si reca a Tripoli, la guida contiene utili nozioni generali sulla Tripolitania in genere, sulla città di Tripoli, sul clima, la popolazione. Seguono poi i capitoli importantissimi sull'agricoltura, sull'industria, sul commercio, ecc., che rendono il volumetto una pubblicazione degna di interesse.

Gian Giacomo Roseo. « L'industria ed il commercio dei velocipedi ». Libreria Editrice Milanese. L. 3.

Questo che fu presentato come dissertazione di laurea all'Università Commerciale Bocconi di Milano è un bel lavoro in cui in veste decorosa ed in modo piacevole viene studiato, dopo una disamina storica dell'industria e del commercio ciclistico, lo stato di sviluppo da essi raggiunto nei varii paesi del mondo, con riguardo particolare alla fiorente industria italiana. L'autore alla soda cultura economica unisce una profonda conoscenza pratica dell'argomento.

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8
(Nuovo) Grand Hotel Baglioni
Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.
Stessa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, senza alcun aumento sul prezzo originale. Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

"BACTEROL"
Dotato dei migliori certificati delle più importanti Celebrità Medico-Chirurgiche
Adottato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
MILANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
Telegrammi: BACTEROL - MILANO
SOCIETÀ DISINFETTANTE BACTEROL MILANO
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL"
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

BUSCH APPARECCHI A MANO .. ..
Le "LILIPUT" 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH" — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. O
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

Dott. Agostino Ferrari. « Nella catena del Monte Bianco ». Impressioni e ricordi di ascensioni. Torino 1912. Cassone, ed. (Omaggio dell'autore).

Dott. Agostino Ferrari. « La Valle di Viù ». Torino, 1912. S. Lattes, editore. (Omaggio dell'autore).

A giudicare dal titolo soltanto, gli alpinisti dovrebbero leggere questi volumi. Invece... e qui sta il segreto del dottor Ferrari — anche l'uomo che ha sempre guardato sospettoso e di lontano le cime nevose delle montagne, legge volentieri... e tanto che in fine dei due volumi deve convenire che l'autore è non soltanto un innamorato della montagna ma uno scrittore che sa far apprezzare convenientemente tutte le bellezze dei paesi che egli ha visitato e studiati.

Dott. Marcello Segrè. « Relazione di un viaggio sul Reno ». Pubblicata a cura della Sezione di Milano della Lega Navale Italiana.

Contiene molte originali osservazioni di carattere geografico ed economico inerenti alla navigazione fluviale, nei suoi rapporti con la tecnica idraulica, il traffico commerciale ed il turismo.

Palmiro Premoli. « Dizionario nomenclatore ». Società Editrice Aldo Manuzio, Milano.

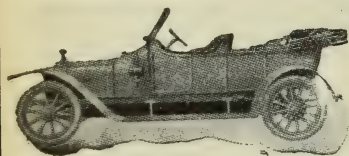
Di questo interessante e utilissimo libro è uscito il secondo ed ultimo volume. E' una pubblicazione che valse e varrà all'autore molti elogi. Un vero dizionario che aiutasse chi scrive — sia pure anche una lettera — ad essere preciso, corretto nell'espressione — non l'avevamo. Il nostro paese è così povero di libri.

Questo del Premoli, sì si può dire che colma una lacuna, risponde ad una necessità. Qual valore abbia il libro lo dice un fatto eloquente: all'autore l'Associazione dei giornalisti, compresi d'ammirazione, offrì una medaglia d'oro in segno di gratitudine per l'alta opera compiuta che torna a beneficio anche di coloro che pure hanno la gioia di godere dei vantaggi di un'alta coltura. Nè circoli dove si legge, nè società di cultura, nè scuole, del libro del Premoli potranno privare le loro biblioteche.

Les villes d'Art célèbres. Clermont-Ferrand, Royat et le Puy-de-Dôme, di G. Desdevises Du Dezert e Louis Bréhier. — Dresde, Freiburg et Meissen di Georges Servières. — Naples et son golfe, di Ernest Lémonon. — Bourges et les Abbayes et Châteaux du Berry, di Georges Hardy e Alfred Gandilhon. H. Laurens, editore, Parigi, 1911-12.

Che bei libri! Come testimoniano del concetto altamente artistico che guida non soltanto gli autori — ma l'editore. Questi ha saputo e voluto raccogliere un buon numero di valenti scrittori ed ha illustrato con volumi che sono veri gioielli i varii paesi. Quando sarà possibile fare su altrettanto larga base nel nostro paese? Quando gli italiani si decideranno a leggere ed a comprare i libri? I quattro volumi del Laurens dovuti al Servieres, al Lémonon, all'Houdy e al Gandilhon meritano bene la più favorevole delle accoglienze.

Monografie Illustrate. Serie: Italia Artistica pubblicate sotto la direzione del dott. Corrado Ricci. N. 25 e 26 Milano, parte I e II, di F. Malaguzzi Valeri; con 140 e 155 illustrazioni. N. 27 Catania, di F. De Roberto, con 152 illustrazioni. N. 28 Taormina, di Enrico Mauceri, con 107 illustrazioni. N. 29 Il Gargano, di A. Beltramelli, con 156 illustrazioni. N. 31 Montepulciano Chiusi e la Val di Chiana Senese, di F. Bargagli Petrucci, con 164 illustrazioni. N. 32 Napoli, parte prima, di Salvatore Di Giacomo, con 164 illustrazioni. N. 50 Brescia, di Antonio Ugoletti, con 159 illustrazioni. N. 64 Altipiani d'Abruzzo, di Emidio Agostinoni, con 205 illustrazioni. N. 65 Padova, di Andrea Moschetti, con 193 illustrazioni. Istituto Italiano di Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Quando si vedono queste pubblicazioni si comincia a sentire un po' di fede nell'avvenire del nostro paese, si comincia a sperare che gli editori, i quali, non badano a fatiche e sacrifici, riescano ad ottenere dei risultati che li confortino. Sarebbe pure ora che la finisse colla divulgazione dei romanzacci a base di delitti e che sorgesse l'alba

GUIDO POMA Agente Generale per l' Italia:
Nuovi Modelli 1912
Motori Monobloc
10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO
STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-48
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-53
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

PIRAMIDONE
IL MIGLIOR
ANTINEVRALGICO ED ANTIPIRETICO
RACCOMANDATO DA AUTORITÀ MEDICHE

Le Tavolette di Piramidone sono indicate sovratutto come rimedio assolutamente efficace contro i *mali di capo d'ogni natura* e *morbi febbrili,* come *Influenza, Reumatismo.* La sua pronta azione analgesica è straordinariamente multiforme. Il Piramidone serve specialmente con effetto pronto e sicuro nell'*Emicrania* nei *Disturbi mestruali* e nei *Dolori nevralgici.*
Flac. orig. di 20 tav. da gr. 0.1 L. 1 al flac.
da 100 tavolette L. 3.50 al flacone
da 10 tavolette gr. 0.3 L. 1.50 al flacone.
Si trovano in tutte le Farmacie
Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRÜNING
MILANO - Via Mario Pagano, 44

del dì in cui il popolo italiano imparasse a conoscere il proprio paese e ad amare i suoi uomini di vero ingegno. Tutto questo spiega il nostro plauso per le belle monografie dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche? Noi crediamo di sì, e d'altra parte il giudizio su queste pubblicazioni già l'abbiamo dato ripetutamente.

Ing. M. C. Favron. « Agenda Dunod pour 1912 »: Construction Automobile. H. Dunod et E. Pinat, editori, Parigi.

E' al quarto anno di sua vita, questo semplice volumetto... Semplice nell'aspetto, ma di grande utilità, tanto che noi crediamo poterlo indicare come una piccola enciclopedia per i costruttori di automobili e di areoplani.

Lieutenant Ivan Hitzemann. « Annuaire International de l'Aéronautique 1911 ». Parigi, 5, rue Joubert. (Omaggio dell'autore).

Quando il volume non si rendesse utile per le indicazioni d'ordine pratico che esso contiene, sarebbe già un libro degno di nota per il bel capitolo di storia dell'aeronautica: pagine che redatte con cura e non copiate dalle enciclopedie, aumentano di valore per le illustrazioni delle epoche, caratteristiche, e che ci riportano con esattezza agli anni dei primi esperimenti di aeronautica e alle accoglienze delle folle quali sbalordite e quali sgomente.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, Via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

Libri ricevuti in dono.

L. Dimier et R. Gobillot. « La Basse Normandie » (Guides artistiques et pittoresques des pays de France). Libreria Ch. Delagrave. Parigi, 1911.

L. De Mendonça e Costa. « Manuel du voyageur en Portugal ». Edizione della « Société de Propaganda du Portugal ». Lisbona, 1911.

M. C. Poinsot. « Esthétique régionaliste ». Eugène Figuière et Cie., editori. Parigi, 1911.

Luigi Goretti. « La Cirenaica ». Roma, 1911.

Avv. Angelo Varini. « Il mio viaggio ai Fiordi della Norvegia ». Antonio Vallardi, editore. Milano, 1911.

Dott. Renato Pampanini. « Per la protezione della flora italiana ». Relazione alla Società Botanica Italiana. Firenze, Luigi Chiti, editore, 1911.

Cav. Alberto Cougnet. « L'arte cucinaria in Italia ». Trattato teorico-pratico della cucina italiana. Edito a cura del « Circolo Gastronomico » di Milano. Due volumi.

J. Challéat. « Armées modernes et flottes aériennes ». Librairie Berger-Levrault, editrice. Parigi, 1911.

Henry Bauchet. « Fonctionnement, entretien et démontage des moteurs à explosion ». Publications Lucien Anfry. Parigi, 1911.

Photographischer Abreisskalender 1912 con fotografie artistiche e schiarimenti tecnici. Wilhelm Knapp, editore. Halle a. d. S.

Karl Vávra e Richard Brünner. « Skisport. Wie wir ihm betreiben ». Wilhelm Frick, editore. Vienna.

H. Czànt. « Alpinisme et service militaire d'hiver ». Lausanne et Paris, 1912. (Omaggio del signor H. A. Tanner).

Joseph de Decker. « La responsabilité civile, la théorie du risque et les accidents d'automobiles ». Albert Dewit, editore. Bruxelles, 1911.

H. Quentin. « La Photographie par Cerfs-Volants ». Paris, 1912. Charles Mendel, editore.

Cav. Rodolfo Capalozza. « In Danimarca ». (Impressioni di viaggio nel Seeland). Città di Castello, 1911. Casa editrice S. Lapi.

Dott. P. A. Pesce. « Le malattie dei polli e degli altri volatili da cortile e di lusso. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Ica

Società Anonima - Dresda
La più grande fabbrica di Camere in Europa.

Apparecchi fotografici

di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica.

In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.

Catalogo generale N. 297 gratis.

RAPPR. PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - S. Quintino, 21

PETROLI D'ITALIA

MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA

MILANO - Via Andegari, 12

BENZINE PER AUTOMOBILI

PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

Prof. P. Ulivi. « L'industria frigorifera ». Seconda edizione. Ulrico Hoepli, editore, Milano.
Arcangelo Ghisleri. « Tripolitania e Cirenaica. Dal Mediterraneo al Sahara ». Monografia storico-geografica. Istituto Italiano di Arti Grafiche. Bergamo, 1912.
Luigi Goretti. « In Cirenaica ed in Arabia ». Roma, 1912.
Cesare Sommaruga. « Milleottocentosessantacinque chilometri d'automobile in Italia. 19-30 settembre 1911 ». Impressioni di viaggio. Alfieri e Lacroix, editori. Milano, 1911.
Le città d'Italia illustrate. Genova-Palermo. Storia, monumenti, industria, ecc. Due volumi. Soc. Editrice Sonzogno. Milano, 1912.
Mitteleuropaeische Ski-Verband. « Ski-Chronik 1910-1911 ». Jahrbuch, III° anno. Karlsruhe, 1911.
F. T. Marinetti. « La battaglia di Tripoli (26 ottobre 1911) vissuta e cantata ». Milano, 1912.
René Lebaut. « Da Casablanca à Fez en aéroplane ». (Raid du *Petit Journal*). Parigi, 1911.
Nino Salvaneschi. « Lo sport nella vita ». Conferenza. Milano, 1911.
Othmar Hassenberger. « Wintersport Kalender für das Jahr 1910. Ed. Hassenberger e C., editori. Vienna, 1911.
Ettore Liborio Falautano. « Castrogiovanni ». Monografia. Pubblicata a cura del Municipio. Palermo, 1909.
Chemins de Fer Parys-Lyon-Méditerranée. « Agenda P. L. M. 1912 ». Parigi, Agenzia di pubblicità della P. L. M.
Regia Scuola Superiore di Agricoltura in Portici. « Annali ». Serie Seconda.
La vite e il vino nella provincia di Alessandria. Guida vinicola pubblicata per cura dell'Amministrazione Provinciale di Alessandria. Casale, 1911.
Société des Touristes du Dauphiné. « Annuaire N. 36 ». 1910. Serie II. Volume XVI. Grenoble, 1911.
E. C. Richardson. « The Ski-Runner ». Pubblicato presso l'Autore. Londra, 1911.
Dott. A. Nolda. « Der Wintersport vom ärztlichen Standpunkte aus betrachtet ». Grethlein e Co., editori. Leipzig.
La Vallesessera illustrata. Le sue industrie. La sua ferrovia. I suoi comuni. Biella, 1908. (Dono del signor J. Pratta).
Augusto Righi. « Kometen und Elektronen ». Tradotto in tedesco da Max Iklé. Akademische Verlagsgesellschaft. Leipzig, 1911.
Ing. Ermanno e Roberto F.lli Soldati. « Alcune osservazioni tecniche circa una rete di vie navigabili per la regione piemontese » (con carta topografica). Novara, 1911.
Dott. G. V. Repetti. « Del nuovo metodo di immersione dei palombari in uso nella nostra Marina Militare ». Roma, 1911. (Omaggio dell'Autore)
Prof. Filippo Terrile. « Cogli occhi e colla mente ». Parte II.

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica. —

P. LANDI VIA BERGAMO 44 MILANO
MEDAGLIE · DISTINTIVI
TARGHE · COPPE
DIPLOMI
Catalogo GRATIS a richie[sta]

MERCÉDÈS
CAMIONS per trasporto merci
OMNIBUS per servizi pubblici
DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT · Marienfelde
Linee Automobilistiche in Italia esercite con Omnibus DAIMLER
Ventimiglia-Vievola.
Apricena-Vieste.
Belluno-S. Vito Cadore.
Sortino-Lentini.
Cagnano-Vicogarganico.
Sortino-Priolo.
Ragusa-Vizzini.
Marzamemi-Noto.
Siracusa-Solarino.
ecc., ecc.
APRICENA-S.NICANDRO-CAGNANO V.-RODI-VIESTE
SERVIZIO POSTALE APRICENA-VIESTE
DAIMLER
Omnibus per servizi pubblici: 15 posti interni.
Rappr. Generale per l'Italia: **CARLO SAPORITI** - 28, Via Ponte Seveso - MILA[NO]

Prof. Enrico Bottini Massa. « I musaici di Galla Placidia a Ravenna ». Saggio di una nuova interpretazione. Forlì, 1911.

Carta dell'Algeria e della Tunisia. Scala 1:1.500.000 Ad. Jourdan, editore. Algeri.

Cartes des voies de communication d'Algerie. 4 fogli. Scala 1:400.000. Ad. Jourdan, editore. Algeri.

Vittorio Cavazzocca Mazzanti. « Illustri Lazisiensi: Aleardo Gafforini, Antonio Partenio » Verona, 1912.

Luigi Rava. « Per la inaugurazione del vessillo della Dante Alighieri, Comitato di Bologna ». Discorso.

Ing. Igino Saraceni. « Il comportamento delle superfici concave negli aeroplani ». Conferenza. Milano, 1911.

Pio Galli. « Carta dimostrativa della Tripolitania e Cirenaica ». Scala 1:1.000.000. Antonio Vallardi, editore. Milano, 1911.

R. Magistrato alle Acque. Ufficio Idrografico. Livellazione di precisione. N. 29: « Montagnana-Vighizzolo- Stanghella »; N. 54: « Montebello Vicentino-Lonigo-Cologna-Montagnana »; Pubblicazione N. 18: « Studi geologici e morfologici sul Lido di Venezia », Parte I; Pubblicazione N. 22: « Sull'idrografia carsica nell'Altipiano dei Sette Comuni »; Pubblicazione N. 32: « Sulla precisione delle Osservazioni Mareografiche nella Stazione di secondo ordine di Porto Caleri; Pubblicazione N. 34: « Carte annuali delle pioggie nella regione veneta per il 1909 e 1910; Pubblicazione N. 35: « Sulla propagazione della marea nella laguna di Caleri »; Pubblicazione N. 36: « Dislivelli fra Adige e Brenta nella zona marittima ». Venezia, 1911.

Lucien Gennari. « Antonio Fogazzaro ». Etude succincte. Ginevra, 1911.

Luigi Rava. « Il Tricolore Italiano e la « Dante Alighieri ». Discorso.

Pesci prof. Giuseppe. « Metodo grafico per determinare l'altezza degli aeroplani ». Roma, 1911.

D. Angelo Zammarchi. « Il cinquantenario di un'invenzione: l'Anello Pacinotti ». Commemorazione tenuta all'Ateneo di Brescia. Pavia, 1911.

Giuseppe Tezzi. « Vita ed opere del pittore Nicola Felice Bonaventura Ranieri di Guardiagrele ». Guardiagrele, 1911. (Dono del signor Raffaele Auriti).

Vittorio Cavazzocca Mazzanti. « La Pieve di Cisano di Gardesana ». Verona, 1911.

C. A. R. « Guerra Libica e Guerra Etiopica ». Nel XVI anniversario di Adua. « Il Bibliofilo Militare », editore. Roma, 1912.

Biasiotti G. e Tomassetti G. « Tusculana: Memorie di Tusculo e Frascati ». Roma, 1912. Stabilim. Arti Grafiche Moderne.

Fulvio Pellacani. « Tripoli nel passato ». Parma, 1911.

Eugenio Jacobitti. « Mobilità dell'asse terrestre ». Studio geologico. Torino, 1912.

Lincoln de Castro. « Compendio delle leggi dei re « Fetha Nagast », con commenti e note sulla procedura vigente e i costumi dell'Abissinia ». Livorno, 1912. S. Belforte e C., editori.

Ing. G. Erede. « Per la vera navigazione aerea ». Genova, 1912.

G. Mercalli. « L'Osservatorio Vesuviano ». Pavia, 1912.

Prof. Lino Vaccari. « Per la protezione della fauna italiana ». Perugia, 1912.

Carlo Parlagreco. « Foreste vergini ». Versi. Antonio Vallardi, editore. Milano, 1912.

Canossa e i suoi dintorni. Guida storica illustrata edita per cura dello Stabilimento Tipo-Litogr. negli Artigianelli. Reggio Emilia, 1911.

Prof. Giorgio Roster. « Influenze del clima su la distribuzione e la densità della popolazione italiana ». Firenze, 1912.

Cap. dott. C. Muzio. « La Libia (Il nuovo lembo d'Italia) ». Venezia, 1912.

Prof. Francesco Saverio Giardina. « Sulla Tripolitania ». Discorso. Catania, 1912.

Le operazioni di salvataggio della R. Nave San Giorgio ». Roma, 1911. « Rivista Marittima ».

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. I Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

COPPE PER PREMI

in vero argento e in metallo fortemente argentato.

PREMIATA CASA ARGENTERIE DA REGALO

GAETANO BOGGIALI

Via S. Maurilio, 17 - **MILANO** (Magazzeno interno)

Ricco Catalogo Coppe e Argenterie gratis a richiesta mediante cartolina doppia.

N. 5364

N. 2540

Avv. R. Crespolani. « Opere idraulico-forestali dei bacini montani e bonificazioni ». Como, 1912. Tipografia Ostinelli, di Bertolini, Nani e C.
Emilio Zanardini. « A tempo perso ». Versi. Milano, 1912. Tipografia Melano e Carettoni.
Ing. C. Mazzini. « Cenni storici e descrittivi della stazione idrometrica sperimentale di Santhià ». Torino, 1911.
Filippo Ferrari. « Santa Maria Maggiore di Guardiagrele ». Monografia storica. (Dono del signor Raffaele Auriti).
Ing. Henry L. Carretti. « Per la ferrovia internazionale Torre Pellice-Mont Dauphin: Progetto di massima ». Il Comitato Promotore, editore. Torino, 1911.
La Ferrovia Massaua-Asmara. Roma, 1911. (Dono del sig. ing. comm. Francesco Schupfer).
Rea Automovil Club de Espana. « Mapa de carreteras in 51 fogli, scala 1:500.000 ». Madrid, 1911.
Consorzio Autonomo del Porto di Genova « Pianta del porto di Genova ». Scala 1:500.000. Genova, 1911.
Magistrato delle acque per le provincie venete e di Mantova. « Schema grafico della rete navigabile e fluitabile ». Bergamo, 1911.
Associazione nazionale per i congressi di navigazione. « Conclusioni e voti del primo congresso nazionale », Torino, 1911.
Gustavo Ricchini. « Della natura giuridica dello spazio aereo secondo il diritto privato ». Torino, 1911.
Touring Club de France. « Annuaire générale 1912 ». (France Nord). « Annuaire des pays étrangers 1912 ». Vol. I e II. Parigi.
Automobile Board of Trade. « Ninth annual Hand Book of gasoline automobiles, 1912 ». New York.
Ligue International des Associations Touristes (L. I. A. T.). « Dixième Rapport Annuel (Supplement du neuvième rapport) ». Baarn, 1912.
L'Industrie Automobile Française à l'Exposition de Turin 1911. Groupe XI bis: Classe 60. Publications Lucien Anfry. Parigi, 1912.
Milano Medica. Guida medica di Milano e Provincia, aggiuntevi Brescia, Pavia e rispettive provincie. Anno III, 1912. A. Bertolini, via Kramer, 6, editore. Milano.
Dott. Levati. « Vocabolario illustrato delle specialità Farmaceutiche ed Igieniche ». Milano, 1911.
Guida di Monza e Circondario. Tipografia Sociale Monzese. Monza, 1912.
Club Aéronautique de l'Aube. « Huitième bulletin annuel, 1911 ». Troyes, 1911.
Direzione Generale della Statistica e del Lavoro. « Annuario Statistico Italiano ». Seconda Serie. Volume I. 1911. Roma, 1912.
Jockey Club Italiano. « Annuario delle corse di cavalli 1912 ». Vol. XXXII. Parte I: corse future. Roma, via Nazionale, 121.
Nederlandsche Automobiel Club (*N. A. C.*). « Jaarboek 1912 ».
Karteller europaeischer Rad-Motor-) Fahrer-und Automobilisten Verband. « Dreizenter Jahresbericht pro 1911 ». Monaco, 1912.
Oesterreichischer Touring Club. « Handbuch 1911 ». Vienna, Breitegasse, 7.
Imperiale Automobile Club di Russia. « Annuario 1911 ». Pietroburgo.
Prof. Attilio Franzetti. « Annuario Generale Italiano, politico-amministrativo-economico ». Anno VI, 1912. Roma, Istituto Nazionale Umberto I.
Union Vélocipédique de France. « Annuaire 1912 ». Parigi, Boulevard Poissonière, 24.
Royal Automobil Club. « Year Book 1912 ». London, Pall Mall, S. W.
Dansk Automobil Klub. « Aarbog 1912 ». Kopenaghen, Ostergade, 26.
Norsk Automobil Klub. « Aarsberetning for 1911 ». Kristiania, 1912.
Touring Club Suisse. « Annuaire pour 1912 ». Ginevra, 1912.
IV Congrès International de Tourisme. « Compte rendu général ». Lisbonne, 1911. (Omaggio del signor Manuel Emydio da Silva).

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIUNITI

F. I. A. T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA
BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-12-15 HP. 15-20 HP.
20-35 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN„

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
CARRI-BOTTE
GRUPPI MARINI

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN„

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

COMUNICATI UFFICIALI

ANNUARIO DELLA NAUTICA. — Si approva in linea di massima il progetto per la redazione di un *Annuario della Nautica* 1913.

CIRCA IL SERVIZIO DEGLI AFFILIAMENTI. — La Direzione, considerato il vantaggio che, tanto in via diretta specialmente nelle Provincie Meridionali ed Insulari d'Italia, come in via indiretta, ovunque i servizî varî di affiliamento servono efficacemente per la conoscenza del Touring e per la propaganda della sua azione e dei suoi scopi, esprime l'intenzione che venga svolta un'azione tendente ad intensificare e ad estendere l'importanza dei servizî a mezzo di un'attiva propaganda speciale.

ASSOCIAZIONE AUTOMOBILES CLUBS RICONOSCIUTI. — Si prende atto del breve sunto esposto dal dott. Guastalla, in merito a quanto è stato discusso ed approvato dalla Sottocommissione Esecutiva dell'Associazione degli Automobiles Clubs riconosciuti riunitasi a Parigi, alla quale egli ha partecipato, e dell'azione che il Touring dovrebbe svolgere in rapporto ad alcuni fra i desiderata deliberati unanimemente dalla Sottocommissione stessa, come risulta dalla memoria presentata dal dott. Guastalla.

CONSOLI MILITARI IN LIBIA. — Si delibera, su richiesta del Capo Console Generale, di poter nominare dei Consoli Militari dei Reparti mobilitati in Libia, con nomina temporanea, anche se provenienti da Reggimenti o da Reparti che abbiano già in sede, in Italia, altri Consoli Militari, e queste nomine avranno valore temporaneo, fino al compimento della residenza in Libia dei nuovi nominati.

DELIBERAZIONI DI MASSIMA INTORNO AL PATRONATO DEL TOURING NELL'ORGANIZZAZIONE DI CONGRESSI E CONVEGNI SPORTIVI NEL 1912. — Intorno alla domanda di patronato e di intervento del Touring nell'organizzazione di Congressi e di Convegni Sportivi nel 1912, si delibera di accordare con senso di larghezza il patronato e di consentire nella distribuzione di premî in medaglie, secondo l'importanza degli avvenimenti, tenuto però presente il controllo preventivo per la serietà dei Comitati e delle persone che organizzeranno tali Congressi o Convegni e lo stato di loro affiatamento col nostro Istituto e colle nostre Rappresentanze locali.

DOMANDA DEL SOCIO PIERO RAVIZZA PER L'ITALIANIZZAZIONE DEI VOCABOLI IN LINGUE ESTERE DI USO COMUNE, COME TERMINI SPORTIVI. — Al socio Piero Ravizza, che insiste perchè il Touring si interessi anche in seguito a quanto egli ebbe ad esporre all'Assemblea del 31 Marzo, della questione linguistica, radunando una Commissione di persone di competenza filolo-

A. BERRY
GRANDI MAGAZZINI DI OTTICA E FOTOGRAFIA
TORINO - VIA ROMA N. 1
Casa fondata nel 1875

Apparecchi fotografici per lo sport.
CANOCCHIALI AUTOMATICI
indicati per Alberghi alpini
Regolano la visione mediante l'introduzione di una moneta.
Cataloghi con cartolina doppia

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

CICLI FIAT PIRELLI GOMME

SCORREVOLEZZA!

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

MARIANI & BISSATINI

Via Dante, 15 — MILANO

PRIMARIA CASA PER LA VENDITA A RATE MENSILI

BINOCCOLI PRISMASTEREOSCOPICI "MARBIS"

il non plus ultra per Marina, Montagna, Caccia e Corse

Modelli di massima precisione a grandi obbiettivi, vite centrale che regola le distanze e oculare destro mobile graduato per pareggiare l'eventuale differenza di capacità visiva. — Si fabbricano nelle misure più correnti e li cediamo rispettivamente:

a 8 ingrandimenti	*a 12 ingrandimenti*
Lire 8 al mese	**Lire 9 al mese**
20 mesi di credito	**20 mesi di credito**

Poco conosciuto ancora il **Prismastereoscopico Marbis** è uno strumento prodigioso! È in una volta un telescopio potente un *longevue* per marina ideale, un binoccolo perfetto.

Coperto in vero marocchino, solido, elegante, leggero. - Ottica perfettissima, costruzione accuratissima, centraggio rigorosamente esatto, snodatura centrale per l'adattamento agli occhi. - Tutte le parti scorrevoli in metallo, materiale resistente a tutte le temperature, stabilità rigorosa.

Il **Binoccolo Prismatico Marbis** è il frutto di una lunga serie di studi ed esperimenti compiuti dagli scienziati dell'ottica, è il prodotto di un lungo, paziente ed incessante lavoro di perfezione.

Campo orizzontale massimo - Luminosità intensissima - Portata infinita - Effetto stereoscopico perfetto

Ogni binoccolo viene spedito in magnifico astuccio in cuoio duro con cinghia. **Imballo gratis.**

Chiedere Cataloghi che si spediscono gratis

Riempire l'unito tagliando ed inviarlo unitamente alla prima Rata alla Ditta la quale si riserva circa 10 giorni per assumere le referenze e dare risposta

TOURING CLUB — Mese di Maggio

Nome e Cognome ____________

Via ________ *Città* ________ *Prov.* ________

Occupazione ____________ *Età* ________

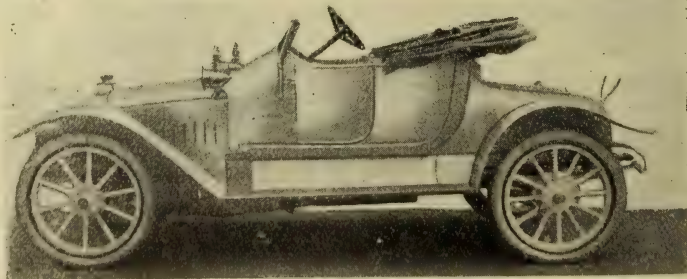
N. S. U.

NECKARSULMER

MOTOCICLI - AUTOMOBILI

N. S. U. 2 HP

MOTOCICLI

1 1/2 HP
2 HP
3 HP
3 1/2 HP
6 HP

AUTOMOBIL

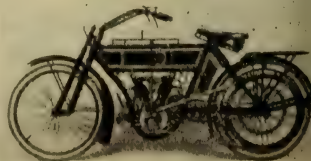
6-18 HP
8-24 HP
10-30 HP
13-40 HP

Speeder a due posti.

RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA:

P. GHIRLANDA

Via Vincenzo Monti, 26 - **MILANO** - Telefono 10-712

CATALOGHI GRATIS

N. S. U. 3 HP

gica e sportiva, si manda a rispondere che mentre non si reputa pratico di radunare la Commissione, si aderisce a far oggetto di trattazione in *Rivista* della questione, riepilogando le diverse proposte che filologi e uomini di sport potessero avanzare sulle diverse terminologie sportive.

NOMINA DI UN MEMBRO EFFETTIVO E DI UN MEMBRO CORRISPONDENTE DELLA COMMISSIONE STRADE. — Si approvano le proposte della Presidenza della Commissione Strade e si nomina a far parte della Commissione stessa come membro effettivo, l'ing. cav. uff. Edoardo Sassi, capo del Genio Civile di Milano, e come membro corrispondente, l'ing. Carlo Daviso di Charvensond.

NOMINA DEI RAPPRESENTANTI DEL T. NEL SOTTOCOMITATO NAZIONALE V. C. A. DI ROMA. — Si confermano a rappresentanti del Touring nel Sottocomitato Nazionale V. C. A. di Roma, i sigg. comm. avv. Italo Bonardi, cav. uff. Michele Oro e ten. col. Andrea Maggiorotti.

DOMANDA DELLA SOCIETA' FILATELICA PER USO DI SEDE. — Si declina la domanda della Società Filatelica che chiedeva la concessione di un locale a rimborso di spese, per uso di propria sede.

BENEMERENZE SPECIALI DI PROPAGANDA. — Su proposta del Reparto competente si approva la nuova forma di benemerenza per presentazione di nuovi soci, da rimunerarsi mensilmente con una medaglia d'oro da estrarsi a sorte fra tutti i soci che nel mese abbiano presentato almeno un nuovo aderente, secondo le modalità che verranno stabilite circa il sistema di estrazione e le opportune garanzie relative nei riguardi del controllo.

FOGLI CARTA D'ITALIA AGLI UFFICI DOGANALI. — In accoglimento alla raccomandazione fatta all'ultima Assemblea Generale Ordinaria dei Soci, si delibera di fornire agli Uffici Doganali, incominciando da quelli più importanti residenti ai passi lungo le strade di maggior traffico turistico, dei placcati della Carta d'Italia al 250 000, relativi alla regione in cui gli uffici stessi si trovano.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Avuta comunicazione dell'invito espresso in forma molto cordiale da parte del Touring Club Austriaco per la partecipazione del nostro Sodalizio al Congresso della L. I. A. T., che sarà tenuto quest'anno appunto a Vienna, si delibera di aderire al Congresso.

CONCORSO PER UN'IMBARCAZIONE DA TURISMO. — Si prende conoscenza della Relazione della Giuria per la classifica definitiva di tipi prescelti in primo grado nel Concorso per un'imbarcazione da turismo nautico, la quale assegna i tre premî predisposti e propone di concedere un premio speciale.

Si manda, previo accordo col sen. Colombo, presidente della Commissione di Turismo Nautico, ad assegnare i premî.

DOMANDA DELL'« AUDAX » PER UN PREMIO PER UNA MARCIA CICLISTICA. — Si accorda alla Sezione Milanese dell'Audax, una grande medaglia d'argento per una marcia ciclistica da eseguirsi da tutte le Sezioni dell'Audax Italiano, con esercitazioni di tiro a segno.

STATO DI DISTRIBUZIONE DELLE PUBBLICAZIONI PERIODICHE. — Premesso che questo stato mensile ha lo scopo di rendere edotti i soci delle epoche, talvolta approssimative, delle spedizioni delle pubblicazioni periodiche, è bene avvertire, anche a costo di ripeterci, che dato il numero grandissimo di tali pubblicazioni (ognuna ha una tiratura di oltre 100 000 copie) la spedizione non può essere fatta contemporaneamente a tutti i soci, ma in ragione di poche migliaia al giorno, a seconda del volume e peso e seguendo l'ordine prestabilito che non può essere mutato per nessun motivo.

Ciò diciamo perchè non acc dano inutili richieste o sollecitazioni cui l'Amministrazione non potrebbe in alcun modo, per quanto con dispiacere, aderire.

ITALA

FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE

"AVALVE"

.. Brevetto proprio ..

25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati

TIPI CON VALVOLE:

14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.

60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.

tutti montati
su Gomme MICHELIN

TIPI INDUSTRIALI

OMNIBUS capaci a
10 - 16 - 24 persone

CAMIONS
della portata di
700 - 1000 - 2000
3500 e 5000 chili.

AUTOPOMPE
DA INCENDIO

MOTORI per CANOTTI

SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

VETTURA DA TURISMO A CINQUE POSTI

Modello S
forza 25 H
con messa
marcia aut
matica. Dista
za fra gli a
delle ruote m
tri 2,75.

R-C-H Automobili Tipo 25 HP.

Modello S S Con messa in marcia automatica, gomme 810 × 90, doppia accensione, cerchioni smontab e rapidamente staccabili, serbatoio per gaz, cerchione di riserva. Mantice (capotte), paravent cinque fanali, tromba, utensili-nécessaire per riparazione delle gomme. ***Motore a lunga corsa, tre velocit valvole racchiuse, magneto.***

Vettura Standard tipo turismo Fornita con gomme e con coperture antidérapants 800 × 90, ma tice (capotte), paravento, generatore, tromba, cinque fanali, ute sili-necessaire per riparazione gomme, ma ***senza*** la messa in marcia automatica e gli altri accessorii speci del Modello SS.

La R=C=H ha destato grande meraviglia negli Stati Uniti d'America. Il numero delle vetture supe di parecchie migliaia quello di ogni altra marca vendute nello stesso periodo di tempo; ciò è dovu al fatto che la R=C=H ha un valore realmente superiore a quanto si abbia potuto ottenere finora questa industria. — Comparando i dettagli di costruzione, struttura ed equipaggiamento con quelli qualunque altra vettura di altra marca e di prezzo pressochè uguale, risulta evidente la verità del nostra asserzione.

La R=C=H si vende negli Stati Uniti d'America, F. O. B. Detroit Michigan, ai seguenti prezzi

Modello SS - Vettura da turismo ***con messa in marcia automatica*** come sopra descritto . **L. 4950**
» ***Standard*** - Vettura da turismo a cinque posti, ma senza messa in marcia automatica, con accessori come sopra descritto . . . . **» 4450**
Vettura da viaggio a quattro posti, con messa in marcia automatica . . . . **» 4450**
Vettura da viaggio a quattro posti, senza messa in marcia automatica . . . . **» 3900**
Vettura da viaggio a due posti con messa in marcia automatica . . . . **» 4150**
Vettura da viaggio a due posti, senza messa in marcia automatica . . . . **» 3650**
Queste ultime due con gomme 750 × 75.

La messa in marcia automatica applicata alla R-C-H avviene per effetto del gaz acetilene contenuto n serbatoio situato sul predellino.

Il successo della R-C-H nel campo dell'esportazione è stato così immediato quanto la vendita ottenuta neg Stati Uniti d'America. Quasi giornalmente avvengono spedizioni nei seguenti paesi:

Australia, Austria, Belgio, Brasile, Guyana Inglese, Canadà, Cuba, Danimarca, Inghilterra Messico, Nuova Zelanda, Norvegia, Isole Filippine, Portorico, Russia, Africa del Sud, Svezia

Desiderando completare il più rapidamente possibile la nostra cerchia di esportazione, preghiamo gl' inte ressati a voler inviare la loro corrispondenza all'indirizzo:

R-C-H CORPORATION - Export Department - 181, Lycaste Stree

DETROIT, MICHIGAN, U. S. A.

Indirizzo telegrafico: *Huppcorp Detroitmich.*
Codici telegrafici: Western Union — Liéber's A 1 e A. B. C. IV e V Edizione.

Particolarità Generali delle Vetture R-C-H MOTORE monobloc a quattro cilindri, alesaggio 81 mm corsa 125 mm., albero a manovella a due cuscinetti, tra smissione a cardano e valvole racchiuse, triplice sospensione, comando di manovra a destra od a sinistra, a seconda delle r gole stradali, trasmissione a vite continua, volante 400 mm. — CONTROLLO - Leva centrale azionata con asta sagomat ad H, direttamente ed integralmente collegata alla scatola del cardano. — MOLLE - Quella anteriore di forma semi elittic quella posteriore elittica, montata con sistema girevole per ottenere maggiore elasticità (specialità). — CHASSIS in acciai stampato ad U. — ASSI - quello anteriore forgiato a doppio T restringentesi alle estremità, quello posteriore semifisso (sp cialità). — CARROZZERIA tipo inglese, con sedili anteriori larghissimi. — **Accessorii completi, come indicato più sopr**

Le Vetture R-C-H vengono fornite con volante di direzione a destra od a sinistra, a seconda delle esigenze del regole stradali locali.

Chi volesse avere subito una copia delle pubblicazioni in spedizione potrà riceverle contro invio anticipato del relativo importo speciale per i soci.

CARTA D'ITALIA. — A compimento del blocco degli otto fogli spettanti ai soci del 1911, il 25 maggio u. s. è stata iniziata la spedizione dei due fogli di *Nizza* (14) e *Taranto* (43), in ragione di 2000 circa al giorno lavorativo. L'invio ai soci esigerà quindi circa due mesi.

GUIDE ILLUSTRATE REGIONALI. — Continua la stampa del *Lazio*. Con tutta probabilità l'invio della Guida ai soci verrà iniziato nel prossimo agosto.

La guida *Emilia* è ancora in compilazione.

MONOGRAFIA «IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE». — La sua spedizione, cominciata alla fine di aprile scorso, avrà termine nel corrente mese. Il suo prezzo è di L. 1.

ANNUARIO GENERALE 1912. — La sua spedizione, iniziata verso la fine del mese scorso, prosegue regolarmente in ragione di 2000 copie circa al giorno. La spedizione totale essendo di oltre 100 000 copie da confezionarsi in modo speciale (pensino i soci che ogni copia pesa 450 grammi il che dà un peso complessivo di quasi 500 quintali) richiederà ancora tutto il corrente mese e parte del mese venturo. Il suo prezzo è di L. 2.

IL VALICO DEL SEMPIONE E LE AUTOMOBILI. (*Aumento di velocità concesso*). — E' noto che il transito sul Valico del Sempione, delle automobili, era soggetto da Gondo a Briga, per parte delle autorità svizzere, a norme speciali che limitavano non solamente i giorni, ma la velocità permessa.

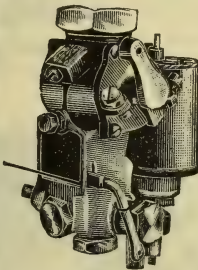
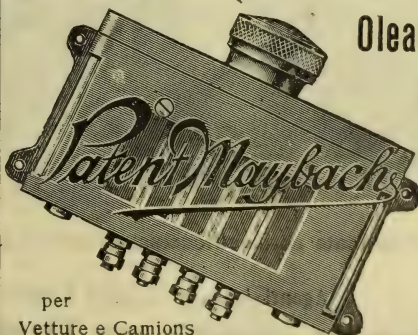
Il Touring Club Italiano può comunicare che il Canton Vallese ha portato delle modificazioni al Regolamento per la circolazione automobili sul Valico del Sempione. Questo è aperto dal 15 maggio. La circolazione delle automobili sulla strada internazionale del Sempione, è autorizzata dal Consiglio di Stato del Vallese, tutti i giorni. Essa resta completamente interdetta alla notte. Nessuna partenza potrà aver luogo da Briga o da Gondo, dopo le 5 di sera, nei mesi di maggio, giugno, luglio e agosto, e dopo le 4 negli altri mesi dell'anno.

E' necessario di procurarsi un permesso di passaggio ai posti di gendarmeria di Briga e di Gondo. La velocità non potrà superare i 18 chilometri all'ora. Siccome prima la velocità era di 12 chilometri, questo aumento di velocità permette di compiere le distanze che separa Briga da Gondo, o viceversa, in due ore e un quarto, in luogo di 4 ore, come per il passato.

APPROVAZIONE LUBRIFICANTI. — Si approvano gli olii fluido, denso, extradenso ed il grasso per automobili della *Indian Refining C., Genova.*

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO
BOUGIE POGNON LTD 4·90
GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato.
Massimo rendimento.
Minimo consumo.

Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 % di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.
ILEY

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.
per Vetture e Camions
Patent Maybach

appresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

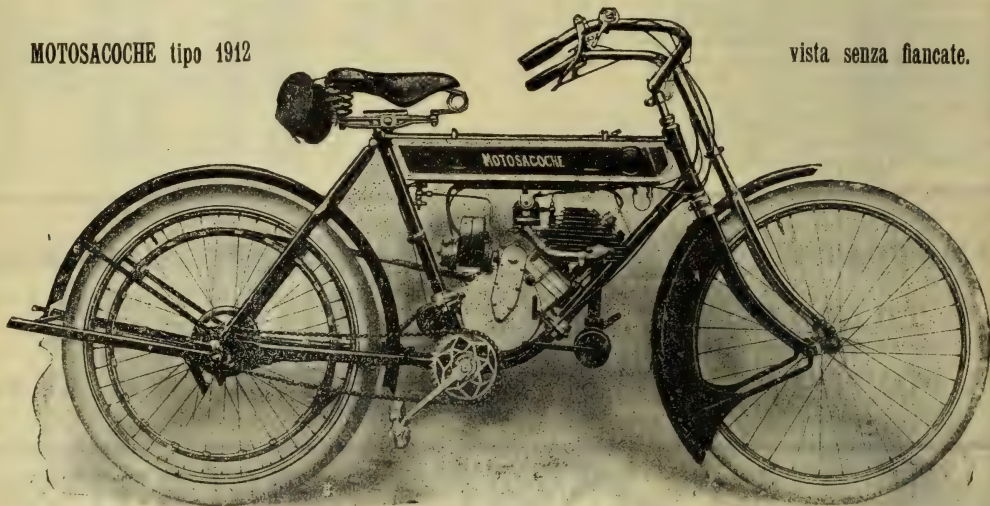
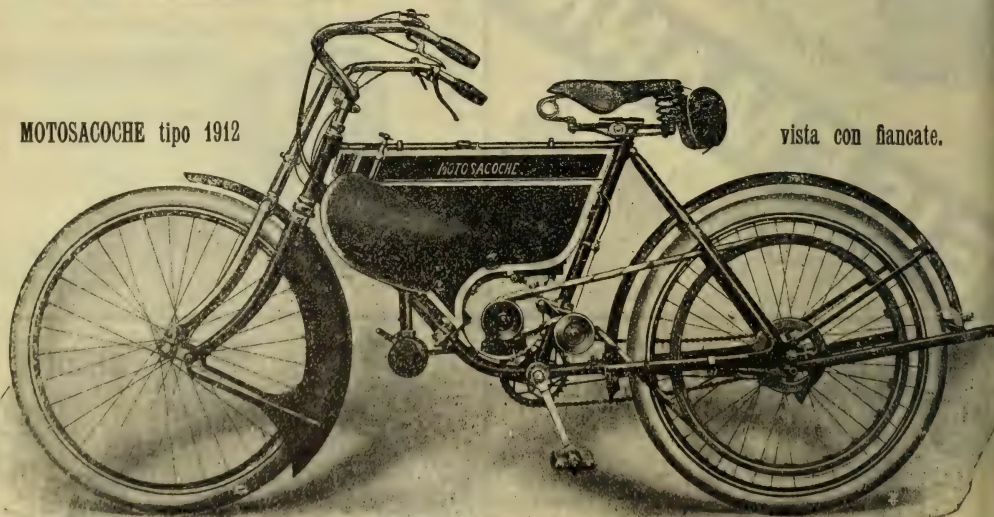
LA MOTOSACOCHE

Il nuovo tipo a un cilindro da 2 a 2 ½ HP, valvole comandate senza piccolo chassis, fiancate facoltative, è ciò che di più perfetto ed elegante può produrre l'industria delle motociclette.

Peso: Kg. 45 circa.
Consumo: litri 2 ½ per 100 Km.

Velocità: in pianura dai 6 ai 55 Km. all' ora.
Supera tutte le salite senza l'aiuto dei pedali.

Silenziosa e veloce, offre i medesimi vantaggi delle macchine di maggior forza, col beneficio del minimissimo consumo e facile maneggio.

MOTOSACOCHE tipo 1912 vista senza fiancate.

MOTOSACOCHE tipo 1912 vista con fiancate.

Le fiancate sono efficacissime per il raffreddamento e la protezione del motore

Agenti in tutte le città d'Italia - Chiedere cataloghi e listini al:

Deposito generale per l'Italia: MILANO - Via Moscova, 70.

TURISMO INVERNALE. — Alla Direzione del T. C. I. che volle esprimere la sua riconoscenza a quanti vollero prestare la loro opera per la miglior riuscita della festa invernale, sono pervenute parecchie lettere di ringraziamento. Lo spazio non ci consente riprodurle tutte come vorremmo: pubblichiamo quella del generale Cigliana, ispettore delle truppe di montagna che colla maggiore larghezza dimostrò di sempre apprezzare le iniziative del T. C. I. e le favorì coll'appoggio largo ed entusiastico e ricco di vantaggi.

ISPETTORATO
DELLE TRUPPE DA MONTAGNA

Copia

Roma, 11 Maggio 1912.

Signor Direttore stimatissimo,

Sono veramente grato alla S. V. ed all'Onor. Direzione del Touring Club Italiano per la testimonianza di simpatia che hanno voluto manifestarmi conferendomi la splendida medaglia d'oro giuntami quest'oggi. Le espressioni cortesi colle quali è stato accompagnato il magnifico dono, mi provano come siano esattamente conosciuti ed interpretati i sentimenti che, nella mia qualità di cittadino e di soldato, mi legano alla benemerita Società da Lei così degnamente diretta. Convinto e persuaso dei grandi frutti che potrà portare al Paese una comune ed armonica azione dell'esercito con quei Sodalizi che hanno di mira l'elevazione fisica e morale della gioventù, io sarò sempre assai lieto di potere in ogni circostanza dare il mio contributo ad ogni manifestazione del Touring Club Italiano, primissima tra le Società che insegnano a conoscere l'Italia e a svilupparne tutte le più giovani e sane energie.

Coi sentimenti dell'animo grato

Il Tenente Generale
Ispettore delle Truppe da Montagna
F.to: CIGLIANA.

Riduzioni e sconti

di cui possono approfittare i soci nella stagione estiva

Nota. — Ricordiamo anzitutto che per poter godere le agevolezze accordate ai soci è *indispensabile* presentare la tessera nelle volute condizioni di validità cioè in ordine coi pagamenti, completata dei dati richiesti e munita di fotografia regolarmente vidimata con timbro a secco della Direzione Generale.

Bagni.

BAGNI DI MONTECATINI (Lucca). — *Stab. R.R. e Nuove Terme* - Sc. 20 % sugli abbon. o ingressi ai bagni; Sc. 50 % per le visite dell'on. comm. prof. Casciani e del dott. Scalabrino per la prescrizione della cura delle acque.

BATTAGLIA (Padova). — *Stab. term. di acque clorur.-sod.-term.* - Fanghi. Sc. 50 % su ogni genere di cura.

CASTIGLIONE DE' PEPOLI (Bologna). — *Stab. idroelettro-terapico* - Sc. 15 % sulle tariffe.

COSSILA-BAGNI vicino a Biella. — *Stabilimento idroterapico;* Sc. 5 % sulle tariffe d'albergo e delle cure, escluse per entrambi i forfait.

LIDO (Venezia). — *Soc. Bagni di Lido;* Biglietti per bagno L. 0,75; abbonam. ai bagni, per mese L. 15.

LIVORNO. — *Stab. Acque della Salute;* Sc. 25 % sul prezzo degli abbonamenti.

MILANO. — *Stab. Idroterapico «Terme»*, Foro Bonaparte, 68: L'abbonamento per 6 bagni semplici che costa L. 6,50, viene ridotto a L. 5. Sconto 20 % per tutte le altre specie di bagni.

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Formato cm. 45×55
Imballaggio gratis **L. 13**

Inalterabile al Platino montato con cristallo in elegante ed **Artistica Cornice Ovale Intagliata Dorata**.

Si ricava da qualsiasi fotografia, anche da un gruppo. Lavorazione accurata. Rassomiglianza perfetta. La fotografia originale si restituisce intatta. L'ingrandimento si eseguisce anche in cinque giorni. Pagamento anticipato o contro assegno.

Spedizione in tutto il mondo, completo con cristallo, per pacco postale.

Si accettano di ritorno quei lavori che non fossero di completa soddisfazione.

Dimensione cm. 45 × 55
L. 13 completo
Spedizione per pacco postale

Spedizione franca di porto: Italia e colonie L. **14,25**: Francia, Svizzera, Austria L. **14,50**; Germania, Belgio, Inghilterra, Spagna, Egitto, Grecia, Algeria Tunisi L. **15**; Argentina L. **16,25** o Pesos **8** (carta); Brasile L. **17** o Mill. **12** (carta).

PER I SIGNORI TURISTI

Ingrandimenti su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) sciolti in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, consegna in due giorni. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato	La prima copia	le altre copie
18 × 24	L. 1,50	L. 1,—
25 × 32	» 2,—	» 1,50
30 × 40	» 2,50	» 2,—

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cm. 25, 50, 75 in più ogni copia; come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini, 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita

TURISTI!

Per prevenire e guarire le alterazioni della pelle del viso, per la grande aria fredda, nulla di più efficace della

CRÈME SIMON

PARIS

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache o un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nelle preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.

Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4

FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

Modello di lusso L. 1650

Humber

Nella corsa Campionato di Roma chm. 240, 5 maggio 1912, Galanti Giuseppe arrivò primo su **Humber di LUSSO** in ore 4,14 la strada era pessima, la macchina era tale quale le fornisce la Casa :: :: ::

Messa in moto con manovella - Debrayage automatico

Partenza da fermo - Sposta dolcemente nelle più ripide salite - Cambio di velocità senza trainballadeur.

È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE

HUMBER è la gran MARCA MONDIALE
imitata sempre eguagliata mai.

GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.

Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:

DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

MOTORI "BUFFALO,,

Speciali per Imbarcazioni

SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.

Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:

G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

MONZA. — *Stab. Idroterapico del dott. Remartini;* Sc. 10 % bagni e 20 % doccie.
OROPA (fraz. di Biella). — *Stab. Idroterapico;* Sc. 5 % sulle tariffe.
SALICE TERME (fraz. di Godiasco, prov. di Pavia). — *Terme di Salice:* Sc. 10 %.
SALSOMAGGIORE. — *Stabil. balneari Dalla Rosa, G. Corazza e C.;* Sc. 33 % sulla tariffa per 20 biglietti di bagno e 20 per inalazione, polverizzazioni.
TABIANO (fraz. di Salsomaggiore). — *Stab. balneare;* Sc. 10 % sulla tariffa abbonamenti; bagno da L. 2,20 a L. 1,50.
TORINO. — *Stab. Idroterapico « La Provvidenza »;* Sc. 20 % sui bagni semplici e 10 % sulle cure fisiche.
TRAPANI. — *Stab. Idroterapico del dott. A. Ricevuto;* Sc. 20 %.
VOGHERA. — *Stab. balneare;* Sc. 50 % sulle tariffe normali.

Ferrovie, Funicolari, Tramvie.

MONTE GENEROSO. — *La Direzione delle Ferrovie del Monte Generoso,* con sede in CAPOLAGO (Canton Ticino), concede lo sconto del 50 % sulle tariffe ordinarie di andata e ritorno, e del 20 % sulle festive pure di andata e ritorno.
SACRO MONTE E CAMPO DEI FIORI. — La *Società Varesina per imprese elettriche,* con sede in VARESE, concede lo sconto del 50 % sui prezzi normali dei biglietti Varese-Sacro Monte e ritorno, e Varese-Campo dei Fiori e ritorno e cioè: Varese-Sacromonte e ritorno L. 1,10 — Varese-Campo dei Fiori e ritorno L. 1,50. I biglietti verranno rilasciati unicamente dall'Ufficio indicazioni - Varese (Portici corso Roma) verso presentazione della tessera. Tale tessera dovrà essere anche, a richiesta, esibita al personale tramviario.

Piroscafi Lacuali.

LAGO DI COMO — LAGO MAGGIORE — LAGO DI GARDA — LAGO D'ISEO: Sconto del 30 % sul prezzo del biglietto personale sui piroscafi dei laghi contromenzionati, viaggiando con la bicicletta.

E' necessario premunirsi dell'apposito libretto che il T. C. I. rilascia in numero non inferiore a cinque al prezzo di L. 0,50.

NUOVE NOMINE

Capi Consoli.

Treviso .... Appiani cav. uff. Dante.

Consoli.

Bozzolo .... Lazzarini Ernesto.
Elena .... Ceccarelli Carlo.
Manciano .... Ricci Ulderigo.
Monterosi .... Tardioli Ivo.
Soncino .... Mandelli Carlo.
Vercelli .... Cima rag. Giovanni.

Medici.

Campobasso .... Altobello dott. Giuseppe.
Nuraminis .... Cugusi Simon dott. Antonio.
Vercelli .... Costantini dott. Paolo.

Legali.

Bari .... De Nora avv. Francesco.
Chiavari .... De Ferrari avv. Luigi.
Cuneo .... Giordanengo avv. Serafino.
Siracusa .... Nizza Storaci avv. Menotti.

Consoli Dimissionari o Cessanti.

Ceggia .... Carnielli Sebastiano.
Cernobbio .... Noseda Pietro.
Ferentino .... Martelli dott. Pompilio.

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm.
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d' Inghilterra per

L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

Modello 434 con orologio.

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

Se non volete essere imbarazzati nella scelta di una bicicletta, esaminate attentamente una

"TRIUMPH"

la bicicletta veloce sul piano, facile nelle salite, comoda sempre e piacevole.

Solo allorquando ogni dubbio sulla **TRIUMPH** sarà scacciato, il compratore accorto e pratico potrà giudicare delle sue particolari bellezze, assai apprezzate per chi desidera trovare nel ciclismo il massimo piacere.

Se v'interessate al motociclismo, troverete nella **TRIUMPH** una macchina di intera fiducia, che si è rivelata ottima nelle salite e nelle corse.

I Cataloghi della bicicletta e della motocicletta **TRIUMPH** sono spediti gratis, dietro richiesta, dalla

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd. - Coventry
(Inghilterra)

Gli Agenti della **TRIUMPH** sono i seguenti:

MILANO - Palmiro Zignone - Corso Porta Romana, 65.
BIELLA - Federico Mandrino, Viale Regina Margherita.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
BRESCIA - Fratelli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO - Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LODI - Oreste Negri, Piazza San Lorenzo, 31.
LUCCA - Giuseppe Sonnenfeld - Corso Garibaldi, 18
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto-Garage Gatti - Via Emilia, Fuori Barr. Garibaldi.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Em.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108.
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

Goito . . . . Frapporti Carlo (decesso).
Grosseto . . . . Porciatti cav. arch. Lorenzo.
Macerata . . . . Benignetti Roberto (C. U.).

Soci quinquennali (1).

Rigazzi Alfredo, Bangkok — Lorusso Carlo, Bari — Gualdo Carlo Maria, Sannia ten. Attilio, Bengasi — Pontoglio rag. Alessandro, Rolla Leopoldo, Bergamo — Fapanni Carlo, Brescia — Castagna Gennaro, Dodero Giovanni, Zuccarino Luigi, Buenos Aires — Borsini dott. Carlo, Caorso — Ferraro G. B., Castiglione d'Asti — Pesante Gino, Cividale — De Gregoris Giulio, Denver — Rankine Thomas, Edinburgh — Allen William Edgar, Marchi ing. Gino, Firenze — Ramovecchi Nino, Filottrano — Compiano Adolfo ing, Giagnoni, Sposito Natale, Genova — Armanni Giuseppe, Jesi — Casati rag. Carlo, Engelmann ing. Gustavo, Halfen Jules, Micotti Emilio, Vismara Battista, VITTADINI JACINI ERMINIA, Milano — Manin conte Lodovico Antonio, Montebelluna — Ruggiero Vincenzo, R. Scuola Superiore Politecnica (Biblioteca), Stoecklcht Wilhelm, Napoli — Mariani Vincenzo, Palermo — Lodi Senofonte, Potenza — Rocchi Angelo, Rafaela — Ottavi ing. Roberto, Roma — Torri Gaspare, Rovato — Bocchia prof. Icilio, San Lazzaro — Sanguineti ing. Vittorio, Senigallia — Cogliolo Egidio, Spezia — Magnaghi ing. Gustavo, Torino — Cappanera Angelo, Devoto Angelo, Lanata Antonio, Valparaiso — Sterzi Vitale, Verona — Rosso dott. Pietro, Zuccarello.

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

Soci benemeriti (1).

Bergamini Beniamino Ettore, Bottrighe — Bucherelli rag. Giulio, Bengasi — Caruso ten. Giovanni, Tripoli — Cervo Primo, Feltre — De Monti Mario, Paysandu — Diciotti cap. Ubaldo, Barletta — Gazzani ten. Cesare, Homs — Gelato Pietro, Roma — Giardini Luigi Carlo, Cremona — Marega Eligio, S. Lucia all'Isonso — Marini conte prof. Ricc. Adalgiso — Mosca Pietro, Torino — Rava Guglielmo, Caltanisetta — Santi Ferdinando, Sestri Levante — Torri Ugo Cisliano — Tramoni Spano Giuseppe, Altamura — Vigna Celestino, Torino.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento.* Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro.*

Cicli "THE SILVA„ da viaggio, 2 freni ruota libera, access. L. 120
GARANZIA UN ANNO
Coperture "SOLY„ le migliori, cad. L. 10 —
Camere d'aria "SOLY„ tutta para, » » 6 —
Tubolari "SOLY„ cuciti, ottimi, » » 14 —
Pagamento metà anticipato ed il saldo contro assegno
S. ANGRISANI - MILANO, Via Cesare Correnti, 14

LUXINA
GMB MILANO
"LUXINA„
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie.
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!
Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico
UNGUENTO BERTOLOTTI
Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature, le escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie, le abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L' **Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo disinfettante, astringente, sedativo e solvente.
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. 2 e da L. 5
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

"ADLER„
Vasca da bagno in acciaio, stampata in un sol pezzo e porcellanata internamente ed esternamente.
„ADLER"
Pesa solo Kg. 35
ELEGANZA - LEGGEREZZA - SOLIDITA'
Splendido effetto
Sempre pronte in tre dimensioni:
lunghezza cm. 160 - 170 - 180.
VASCHE D'OCCASIONE a prezzi convenienti.
Vendita presso la Ditta
ATTILIO BOGGIALI - MILANO
Via S. M. Fulcorina, N. 17

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Aprile 1912

SOCI VITALIZI (1)

AREQUITO, De Stefanis Enrico — BERGAMO, MONTI VITTORIA — BIELLA, Tournour Luigi — BOLOGNA, Credito Fondiario della Cassa di Risparmio, Pasi Alberto — BUENOS AIRES, Boccazzi Abdenego, Larco Angelo — CARRARA, Lopez Perera Lelio — CHICAGO, Lathrop Bryan — COMO, Monza rag. Felice, Schiavetti Daniele — FERRARA, Saracco conte Ippolito — FORNO RIVARA, Venturino Giacomo — GRESSONEY ST. JEAN, Beck-Peccoz bar. Camillo — MILANO, Botti Angelo, Pereira de Moraes Giulio Josè, ROBERTS HENRIETTA, Simoni Arnaldo, Somaini dott. Antonio — MONZA, Meroni Renzo — NAPOLI, Bono Filippo Arturo, Di Marzo Vito — NEW YORK, Smith Hiram — NOGARA, Pellegrini dott. Adolfo — NONNENHORN, Bleyle Hans — PARA', Bendahan

---

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI

Casa Fondata nel 1872

VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63

Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in "*Globi*„ e MINESTRE LIEBIG in "*Dadi*„ adattissimi per turisti.

Prezzo pei "Globi„ L. 0,20 la scatola di 4 "Dadi„ L. 0,60 la scatola di 12

Motore fuori bordo "WATERMAN„ a magnete staccabile e portatile, cilindro verticale il più razionale. Forza 2 HP. abbondanti; peso circa 25 chg. Converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile in brevi istanti senza dover apportare modificazioni alla barca, e colla stessa facilità e prontezza si rimuove per tenerlo al sicuro. Velocità da 8 a 12 chm. all'ora. Elica, pompa, carburatore, timone, serbatoio e magnete formanti un sol corpo col motore. Messa in moto facilissima.

NB. — Inscritto, partito e premiato con medaglia d'argento alla Crociera Motonautica Torino-Venezia-Roma 1911. — Costituisce lo *sport ideale* per laghi, fiumi e spiagge. - Chiedere listini alla

RAPPRESENTANZA GENERALE WATERMAN

Via Caradosso, 14 - MILANO

Assortimento motori interni - Eliche reversibili Apparecchi d'inversione.

Moyses — ROMA, Bonfatti Sabbioni Ettore, Cavalli Lanfredi Ulisse — S. DALMAZZO DI TENDA, Gavazzeni Guido — S. PAULO, Manograsso Enrico — SANTA MARGHERITA LIGURE, Passalacqua Bartolomeo — TORINO, Rey Marco — CAPURY, Alencar Antonio, Coelho de Sonza Silvino, De Oliveira Joaquin.

SOCI ANNUALI (1)

LESSANDRIA. — Botto Ludov.
ti. — Rovero dott. Alessandro.
sale Monferrato. — De Maestri Ugo, Casalone Carletto.
vi Ligure. — Gallina Mario, Rocca ten. Mario.
NCONA. — Perrino Carlo Maria, Riccioni avv. Domenico.
Montesicuro. — RICCI FOSCHI FANNY.
imo. — Pennacchietti Augusto.
QUILA. — Durantini Luigi.
ssi-Officine. — Montelatici rag. Fernando, Talamini Gilmo, Vendittelli ing. Domenico.
Villetta Barrea. — Graziani ing. Nicodemo.
AREZZO. — Scappini ten. Claudio, Zelini Zanobi.
Montevarchi. — Soldani Guido.
Terranuova Bracciolini. — Mannozzi-Torini Giovanni, Mannozzi-Torini Pietro.
ASCOLI PICENO. — *Fermo.* — Civico Luigi.
Porto S. Giorgio. — Galletti Arturo, GALLETTI CLARA.
AVELLINO. — Cotugno Edoardo.
Conza della Campania. — Limana Bortolo, Tazzara Luigi.
S. Angelo Lombardi. — Domenico Corrado, Porcara ten. dott. Isidoro.
BARI. — Chieco Francesco, Comitato Corpo Nazionale Volontari Ciclisti Automobilisti, De Nora avv. Francesco, Mattioli ing. Dante, Sgobba dott. Donato.
Altamura. — Marvullo Francesco.
Barletta. — Casino l'Unione.
Conversano. — Accolti Gil Arturo, Dattoma Antonio, Laselva Onofrio, Longo don Nicolò.
Monopoli. — Mengano Lino.
Meo. — Evoli Clemente.

(1) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

SPORTS

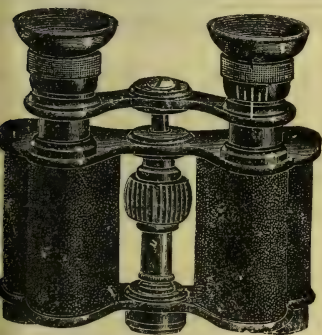
FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7.50
" " " " 5	" 9.50
" " The Duke per match	" 13.50
Scarpe speciali The Banzai	" 10 75
" " Mc. Gregor	" 12.50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere . . L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m. " 9,50
" " " resist. " 10 —
" per maratone . . " 10 —
NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

MASSIMA PRECISIONE E LUMINOSITÀ - 6 ed 8 INGRANDIMENTI
NITIDEZZA - ELEGANZA

I Binocoli prismatici brevettati MARCA OIGEE

dell'Optische Industriegesellschaft di Berlino

sono I MIGLIORI per turismo, caccia, teatro, ecc. — Cedonsi ai signori Soci con comodità di pagamento rateale.

Chiedere listino e prezzi indicando numero tessera T. C. I.

Concessionari esclusivi per la vendita rateale: SPERLING & KUPFER - Via Morone, 3 - Milano

BRODO MAGGI IN DADI

Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.

Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50

Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»

In guardia dalle imitazioni!

BELLUNO. — Del Tin Donnino, Sancini Giuseppe.
Feltre. — Manfroi Erminio, Miniola Ferdinando.
Meano. — Testolini geom. Mario.
Mel. — Bonetti Luigi.
Perarolo. — Passerini Cesare.
S. Giustina. — Cassol Giovanni.
Villabruna di Feltre. — Mammani G. B.
BENEVENTO. — *Castelfranco Miscano.* — Ciccarelli Lorenzo.
BERGAMO. — DONADONI G. B. MARIA, Ravasio Umberto, Rigamonti Luigi, Troubetzkoy principino Giorgio.
Capriate d'Adda. — Viganò dott. Giuseppe.
Ciserano. — Vella Carlo.
Gandino. — Zilioli dott. Raimondo.
Nembro. — Moscheni rag. Francesco.
Romano. — Mayer Pierino.
Sabbio Bergamasco. — Froehlich ing. Ugo, Otto Haus ing. Augusto, Zerbato Fermo Sisto.
Tagliuno. — Gualandris Erminio.
Valtesse. — Cattò Raul.
BOLOGNA. — Bondanini rag. Gino, Ditta Ramponi & Mazzanti, Donati rag. Cesare, Fiumalby geom. Fausto, Gottardi Edmondo, Lombardini Giuseppe, Pilla Cesare, Pollastri Gaetano, Ruggi avv. Lorenzo, Santi Ario, Società Anonima Trasporti e Commercio Automobili «Aemilia».
Caselle di Crevalcore. — Monesi Luigi.
Corticella. — Reggiani Angelo.
Palata Pepoli. — Paltrinieri Giovanni.
Pontecchio. — Ventura Alfredo.
S. Pietro in Casale. — Poluzzi Ernesto.
BRESCIA. — *Edolo.* — Pecorelli Battista.
Erbusco. — Metelli nob. Quinto.
Orzinuovi. — Bordiga Vaifro.
Pezzaze. — Bergamaschi dott. Augusto.
S. Francesco di Paola. — Polastri Filippo.
Saviore. — Paini Alberto.
Volciano. — Marchiori Giuseppe.
CAGLIARI. — Barbieri ing. Aldo, Bergamini conte Luigi.
Guasila. — Tidu Luigi.
Lanusei. — Gessa geom. Pietro, Loddo Severino.
CAMPOBASSO. — Crocenzi Deci
Boiano. — Colagrosso Mario.
Isernia. — Vercellesi rag. Vincenz
CASERTA. — Cimino cap. Carl
CATANIA. — *Acireale.* — Ma giotta Ferro Paolo.
Mascali. — Patanè Leonardo.
CATANZARO. — *Cotrone.* — Chi vassa Cesare.
Monteleone Calabro. — De Miche avv. Angelo.
CHIETI. — *S. Valentino.* — P parella ing. Vincenzo.
Scerni. — Rossi prof. Marino.
COMO. — Ballerini rag. Cesare.
Arcisate. — Nicora Vincenzo.
Azzano. — Ferradini Silla.
Barzanò. — Colombo Marino.
Cantù. — Pagani Silvio.
Cunardo. — Giracca Giuseppe.
Erba-Incino. — Gaffuri Carlo.
Introbbio. — Tantardini Marco.
Laino d'Intelvi. — Conti Emili
Lecco. — Cardoni Amedeo Gi vanni, Donadelli Luigi.
Malnate. — Maroni Carlo.
Marzio. — Violini Enrico.
Masnago. — Zucchi Ettore.
Merate. — Cagnola Antonio.

GENOVA visitando, favorite degustare i
"CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 3

MOTO-BORGO
LA MARCA ITALIANA
DI GRAN LUSSO .. ..
Il noto sportsman BERNARDINO BIANC
il quale con la sua signora ha compiuto
Giro d'Italia in Tandem BORGO ..
FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORG
Via XX Settembre, 15 - TORINO

Ing. L. TROUBETZKOY & C. MILANO .. .. Via Mario Pagano, 4
FARI - FANALI - GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY ÷ SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI ÷ Chiedere Catalogh

Monticello. — Beretta Emanuele.
Orino. — Sabionetta Ernesto.
Tradate. — Campanini Giuseppe, Della Chiesa Giuseppe, Speroni Carlo.
Tremezzo. — Busardò Francesco.
Varese. — Rostoni Fedele, Volontari Varesini.
Veniano Inferiore. — Volontè Eligio.
COSENZA. — *Amantea.* — Cavalli march. Domenico, Mancuso Francesco.
Francavilla Mare. — Elisi Domenico.
CREMONA. — Bonvicini Giuseppe, Denti Mario, Fieschi Riccardo, Groppoli prof. Alessandro, Manfredi Aristide, Rizzi rag. Gino.
Crema. — Dosselli Rinaldo.
Martignana Po. — Società Sportiva.
Pieve S. Giacomo. — Morandi Giuseppe.
Soncino. — Azzola Franco.
CUNEO. — Giraudo Pietro.
Alba. — Gandini Cesare.
Borgo S. Dalmazzo. — Indelli ing. Luigi.
Caraglio. — Morra Padre Evaristo.
Cavallermaggiore. — Bonino Giuseppe.
Fossano. — Bertola rag. Giovanni, Pollani Antonio.
Mondovì B. — Ambrosio Pietro, Blengino Matteo, Cavallo Nicola, Prandi Benedetto.
Prazzo. — Giordano Giovanni.
Racconigi. — Panero Cesare.
Roccoforte. — Barale Michele.
Savigliano. — Gaveglio Giuseppe, Morero Tommaso.
Sommariva Perno. — Garelli avv. Tito Carlo.
FERRARA. — Merli Carlo, Zanardi Alberto.
Codigoro. — Club Sportivo «Codigoro», Ghesini Ercole.
Lagosanto. — Fratucello Antonio, Marangoni Giuseppe.
Massafiscaglia. — Bonafini Gaetano.
Mezzogoro. — Ridini Emilio.
Migliarino. — Bottoni Augusto, Guidetti Luigi.
Poggiorenatico. — Pareschi Vitaliano.
Sostegno di Tieni. — Franceschini Renato, Ghirardelli Paolo, Pasquali Giovanni.
FIRENZE. — ANTERIETT VITAL URSULINA, Barni Giuseppe, Bernardi Ugo, Boinni rag. Giuseppe, Calamai Piero, Cherubini rag. Gino, Cisterni prof. Antonio, De Luca ing. Alfredo, Facibeni Francesco, Foglianti Guido, Fratini Giovanni, Garage U. Pierazuoli & C., Guidomei ten. Carlo, Monesi cap. Alessandro, Nardi Arturo, Paszkowski Carlo, Ramaccini dott. Elfrido, Sanguinetti Guido, Scotto Ciro, SESTINI ADA, Sormani cav. ing. Francesco.
Calenzano. — Gini dott. Albizzo.
Campi Bisenzio. — Targioni rag. Vincenzo.
Pistoia. — Gandolfi Enrico, Giannini Giovan Carlo.
Prato. — Bonanno Letterio.
Reggello. — Bruschi rag. Mario.
Rufina. — Montagni Giovanni.
Signa. — Innocenti Paolo.
FOGGIA. — *Rignano Garganico.* De Majo Raffaele.
S. Marco in Lamis. — Rendina Matteo Luigi.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

NORDDEUTSCHE AUTOMOBIL-WERKE
Tipo «Colibri» 4 cilindri 6-15 HP.
e tipo «Sperber» 4 cilindri 6-18 HP.
Costruzione ultra-moderna — Prezzi bassissimi
GUGLIELMO NEUHAUS - MILANO, via Peschiera, 3-5

LAMPADE, FANALI E PROIETTORI **"AQUILAS"**
a gas acetilene
per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.
Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere
Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.
Fabbrica Fratelli Santini-Ferrara
Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro
Le vere "AQUILAS" portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS", legalmente depositate.

Città - Paesaggi **ITALIA ILLUSTRATA** Laghi - Musei

Esigere
Marca di Fabbrica

Cartoline artistiche finissime di lusso
"BRUNNER"
Soltanto nei migliori negozi

"EVINRUDE MOTOR„

Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza $1^1/_2$ HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Già da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati al Rappresentante Generale per l'Italia: **Giuseppe A. Carossi**
2, Piazza Tommaseo - MILANO

MURER'S EXPRESS

riconosciuti i migliori apparecchi fotografici

In vendita presso tutti i principali negozianti di articoli per fotografia.

Chiedere catalogo ai fabbricanti

F.lli MURER - OTTICI - Milano

GUSTAVO WEINHAGEN & Co.

MILANO .. ..
Via Donizetti, 6
(Porta Vittoria).

SCALDABAGNI
(Massima economia nel consumo del gas: un bagno in tre minuti per cinque centesimi!).

VASCHE DA BAGNO
in ghisa — Le più forti e le più convenienti!

Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 % sul prezzo del Catalogo, ed inoltre si spedisce franco stazione ferroviaria.
Notate bene questa facilitazione!

Chiedere Catalogo a
Gustavo Weinhagen & Co.
Via Donizetti, N. 6 MILANO

ZEISS

"TESSAR„
1:3,5 — 1:4,5 — 1:6,3
Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi
OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO
In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici
CARL ZEISS - MILANO
Piazza del Duomo, 19
Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna, Tokio

Biciclette "REGINA„
con Gomme "PIRELLI„

MILANO
Corso Indipendenza, N. 1

PADOVA
Palazzo Maldura - Via Montana, 2

FORLI'. — Tassinari Nicolò.
S. Giovanni in Marignano. — Verni Luigi.

GENOVA. — Acerbis Giovanni, Bauer Roberto, Bersani Mario, Bosio Tranquillo, Bruno Carlo, Cavalleroni Riccardo, Cereseto Carlo, Cipollina Andrea Mario, Crivelli Francesco, De Bella dott. Aurelio, Ferrari Luigi, Gallino G. B. Silvio, Indoloso Alessandro, Marconi Eugenio, Marengo Virginio, Muglioni Giuseppe, Negrotto Cambiaso avv. Giuseppe, Odero Natale, Parodi Angelo, Peirè Arnaldo, Pinceti Emanuele Vezzelli Steno.
Bogliasco. — Garbarino Enrico.
Busalla. — Levrero Giacomo.
Moneglia. — Cembrano Manlio G. B.
Pegli. — Re ing. Aristotile.
Pieve di Sori. — Crovetti Michelangelo, Dapueto Tomaso, Re Aldo.
Sampierdarena. — Bonechi Giuseppe.
S. Bartolomeo. — Di Selve Lorenzo.
S. Colombano Certenoli. — Minetti don Giuseppe.
Sassello. — Bazzano G. B.
Savona. — Berardi Angelo, Fassio cav. ing. Gionata, Ferro dott. Costantino A.
Sori. — Olcese Andrea.
Spezia. — Gamba Remo, Pizzi rag. Arturo.

GIRGENTI. — *Licata.* — Sapio Urso Salvatore, Vella Pasquale.
GROSSETO. — *Montargentario.* — Sordini Giannino.

LECCE. — *Gallipoli.* — Citta Orlando.
Ortelle. — Gabbi Giovanni.
Poggiardo. — Salemme Pellegrino.
Taranto. — D'Ammacco Giuseppe.

LIVORNO. — Orefice Gastone, Semama Leonetto.
Poggio Marciano. — Segnini Giovanni Antonio.
Portoferraio. — Mitrano Giovanni, Pescatori Guido.

LUCCA. — *Borgo a Buggiano.* — Buonaguidi Egidio.
Massa e Cozzile. — Fantozzi Vincenzo, Maltagliati Guglielmo.
Pescia. — Bernardoni Carlo, Casini Ugo, Cigheri Lino, Fedi Guerrazzo, Mazzoni Giuseppe, Pacchiani Osvaldo, Ristori Giuseppe, Baglini Corrado, Ven urini Vittorio.
Querceta. — Viti Adolfo.

MACERATA. — *Pioraco.* — Bianchini rag. Tarquinio.
Potenza Picena. — Foresi Luigi. LAURI contessina GIUSEPPINA.
Sanginesio. — Onofri conte Vincenzo.

MANTOVA. — Dalla Volta Guido, Spiller Andrea.
Castel d'Ario. — Coghi Giovanni.
Ceresara. — Coffani Pietro.
Gazzoldo degli Ippoliti. — Ceruti Romeo.
Medole. — Stringa Carlo.

MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Bogazzi Domenico, Bonanni prof. Enrico, Cecchini Vittorio, De Nobili Giovanni, Nicoli Oreste, Rossi Enrico.

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

"PREMIER" Motociclette della The Premier Cycle Co. Ltd. di Coventry (Inghilterra)
Tipi da turismo, da corsa e da signora. — 2 ½ - 3 ½ HP. a un cilindro e 3 ¾ HP. a due cilindri, con debrayage e cambio due o tre velocità. — Forcella elastica — Motore su sfere — Magnete Bosch.
Chiedere Catalogo all'
AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA
MILANO - Via S. Giovanni sul Muro, 25

PALMA — VERO TACCO DI CAUCCIÙ
AUSTAMERIC — PNEUMATICI PER AUTOS E CICLI
LEIDHEUSER & C°
MILANO — ROMA — TORINO — BOLOGNA

"OLEOBLITZ"

Marca Mondiale d'Olio per Automobili

Soc. E. REINACH & C.
MILANO

GAMBALI INGLESI

per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Calzature americane ed inglesi

Rappresentanza esclusiva:

PREMIATA STIVALERIA COLOMBO

Via Carlo Alberto, 28 - MILANO

CATALOGO A RICHIESTA

SCONTO AI SOCI DEL TOURING

Le Pendole Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di **Westminster** di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di **S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo,** e dell'incoronazione di **Giorgio V** a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel **Westminster.** Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo chè la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un'aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO

Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSILI

per lavorare il Legno e i Metalli.

Ventilatori - Pompe — Motori "REX" a benzina, olio pesante, ecc.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Impianti per saldature autogene.

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

Melara. — Corsani prof. Giovanni.
MESSINA. — Carnazza Enrico, Crisafulli avv. Letterio Alessandro, Fiore dott. Gaetano, Germagnoli Domenico, Natoli Edoardo.
Giardini. — Castorina Francesco.
MILANO. — Arosio Martino, Asmetti Giuseppe, Balestra Max, Banfi cav. Febo, Barzaghi Ugo, Benassero Dante, Bertelli Vittorio, Besozzi Maurizio, Bianchi Emilio, Bricchi Ciro, Brunoventre Ezio, Bufalari Cesare, Buraschi Felice, Cantù ing. Luigi, Capelli Ernesto, Cavana Francesco, Cavestri Antonio, Ciceri Giulio, Colombo Daniele, Colombo dott. Ferdinando, Colombo Giuseppe, Colombo Luigi, Consolandi dott. Enrico, Conti Pietro, Cotronei Adolfo, Crotti Carlo, Curletto Edoardo, De Cominge Raoul, DE COMINGE ROSE, De Grada Luigi, Del Bo Ercole, Dondena Paolo, Echeverria Pablo, Echeverria Teodoro, Fabbrizzi Alberto, Ferraboschi Angelo, Fiecchi Arturo Ermo, Frontini Pasquale A., Galimberti Angelo, Galli Luigi, Gambero Gaetano, Garbagnati Augusto, Garra dott. Ernesto, Gaydon Umberto, Ghidoli Luigi, Ghilardi Angelo, Gippone geom. G. B., Gozzini Gino, Guffanti Giovanni, Kolb Augusto, Legnani Egidio, Liscia Gustavo, Longhi Mario, Magrotti Mario, Marchiandi Paolo, Martinero Amilcare, Martini Fortunato, Massara rag. Carlo, Mazzanti Giulio, Medde Sebastiano, Merlini Lorenzo, Migliavacca Giuseppe, Milani Carlo, Montano Vittorio, Mosca dott. Attilio, Negri Giuseppe, Novi Francesco, Oleotti Luigi, Olivieri ing. Arrigo, Pagani Giuseppe, Parravicini Bruno, Pelosi Andrea, Pesamosca Alberto, Piazza Edilio, Podreider avv. Alfredo, Ponzinibio Luigi, Rampazzini geom. Federico, Ratti Arturo, Romano Adolfo, Romano Clemente, Sabattini Amedeo, Sacchi Domenico, Scaccabarozzi Enrico, Scapini Ciro, Scolari Mario, Sichirollo Benvenuto, Sichirollo Giuseppe, Silva Carlo, Simona Cesare, Società Elettrica della Sicilia Orientale, Soliva Fernando, Sommaruga Angelo, Sorini Paolo, Spagnolo Sesto, Terzoli Mario, Toscanini Walter, Tosi Domenico, Tunesi Luigi, Vellani rag. Gino, Venturi prof. Giovanni Antonio.
Aicurzio. — Franzosi sac. Giovanni.
Busto Arsizio. — Caccia Giovanni.
Codogno. — Borella Anacleto.
Gallarate. — Volonterio Arturo.
Gorla I. — Terenghi Luigi.
Greco Milanese. — Frigerio Pietro, Ghezzo Rino, Uccellini Linneo.
Lodi. — Camurati Macedonio, Cantamessi Francesco.
Monza. — Treccani Carlo.
Musocco. — Betti Paolo.
Nova Milanese. — Galli Giuseppe, Silvera Luigi.
Parabiago. — Castelnovo Piero.
Renate. — Baragiola Gherardo.
Rho. — Crespi Carlo, Longhi Luigi, Martinelli Enrico, Ronchi Fiorenzo, Visetti Ettore.
S. Giorgio s. Legnano. — Bossi dott. Aldo.
S. Stefano Corno. — Ducci dott. Giuseppe.
Seregno. — Nobili Antonio.

MOTOLEGGERA "CAPELLO"
2 HP. un cilindro, Kg. 34
2 3/4 HP. due cilindri, Kg. 36
3 1/2 HP. due cilindri, Kg. 42
Qualunque salita - Marcia dolcissima — CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii
STERN-SONNEBORN
GENOVA

Le Pillole FATTORI
di CASCARA SAGRADA
sono senza rivali per guarire radicalmente la
STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

BINOCOLI A PRISMI

Modello "FILOTECNICA,,

:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI

ha pubblicato il nuovo

CATALOGO 1912

in ricca edizione.

Novità del più grande interesse :: :: :: :: ::

Chiederlo con cartolina doppia

D^ITTA^ GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO

**Assortimento completo in
Materiale, Pezzi di Ricambio ed Accessori
per Velocipedi ed Automobili**

Rappresentante Esclusivo per l' Italia delle Rinomate Marche:

RENOLD Catene per Biciclette Automobili - Camions - Aeroplani.

WILSON Biciclette - Serie Pneumatici - Selle Ruote libere - Specialità diverse .. ..

CITO-WERKE A. G. Serie speciali per Biciclette con movimenti a cuscinetti a sfere .. ..

KRONPRINZ (K. C.) .. Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica .. ..

STURMEY-ARCHER .. Mozzi a tre velocità, a tre velocità con freno contropedale per biciclette. .. Mozzi a tre velocità e debrayage per Motociclette .. ..

JENATZY-LELEUX Pneumatici per Automobili .. .. Gomme piene per Camions

Vimercate. — Corbetta Piero.
MODENA. — Dotti rag. Giuseppe, Montalto Marco.
Carpi. — D'Incerti Lino.
Finale Emilia. — Pola Filippo.
Maranello. — Fogliani Carlo.
S. Venanzio. — Covi don Ettore.
Soliera. — Goldoni Guerrando.
NAPOLI. — Basile rag. Luigi, Brinkmann Theo, Buonomo La Rossa Francesco, Catalano Alfonso, Catalano Vincenzo, Ciotola Giulio, Cuomo ing. Eugenio, De Joannon Enrico, Galbo dott. Calogero, Mazzola ing. Pietro, Parascandolo Luigi, Scotti cav. dott. Francesco, Tola Salvatore, Viola Roberto.
Bagnoli. — Di Giacomo Enrico, Mezzadri Guido.
Resina. — Guarracino geom. Ferdinando.
Secondigliano. — Racugno Gennaro.
Somma Vesuviana. — Del Giudice Wladimiro.
NOVARA. — Paini prof. Michele, Ravizza Angelo.
Biella. — Galliari Adriano.
Biella Pavignano. — Siepe Carlo.
Caresana. — Greppi Luigi.
Caresanablot. — Gabutti Luigi.
Cressa. — Ceppi Giuseppe.
Croce Mosso. — Macchetto Attilio.
Domodossola. — Falcioni dott. Pio.
Galliate. — Pozzoli Emilio.
Locarno Sesia. — Delsignore sac. Giuseppe.
Oleggio. — Marelli rag. Carlo.
Riva Valdobbia. — Gattoni dott. Angelo.
Sagliano. — Capellaro Efisio.
S. Paolo Cervo — Jacazio Giuseppe.
Suna. — Matricardi Giuseppe.
Vercelli. — Destefanis rag. Giacinto.
Vigliano Biellese. — Botta Umberto.
Viverone. — Meister Hans, Ravizza Anton.
PADOVA. — Casale Giovanni, Cassetti Gino, Soldi ten. Guido.
Correzzola. — Cabrini Domenico.
Noventa Padovana. — MUNARI GIUSEPPINA, Munari Lino.
PALERMO. — Bonfiglio Francesco Paolo, Caronia Giovanni, De Blasi cav. Antonino, Gugliuzza Giuseppe, Tagliavia Francesco.
PARMA. — Cigalla conte Luigi, Riccardi Angelo, Ugoletti Ugo.
Borgo S. Donnino. — Marusi Dante.
Fontanellato. — Carenini dott. Bernardo.
Fontevivo. — Pravedoni Edoardo.
Fornovo. — Finadri Bartolomeo.
Maiatico. — Micheli don Angelo.
Torrile a Sera. — Bertocchi Ercole.
PAVIA. — Associazione Impiegati Civili, Basil Massimiliano.
Cozzo Lomellina. — Gennari Cesare.
Garlasco. — Lampugnani Gian Vittorio.
Mirabello. — Fiammenghi Pietro Giov.
Motta S. Damiano. — Galeazzi Leopoldo.
Rosasco. — Radice Secondo.
Sartirana Lomellina. — Chiola Gaetano.
Sforzesca. — Nera Angelo.
Valle Lomellina. — Giorcelli dott. Attilio.
Vigevano. — Fresia Filippo, Zampinetti Cesare.
Voghera. — Arata Paolino, Gabetta Maurizio, Tartara dott. Piero.
PERUGIA. — *Boneggio.* — Simoncini Paolo.

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia .. ..

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie .. ..

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio. Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

"MOTO-RÊVE,,
MILANO CORSO MAGENTA 27

Liquore Strega
ALBERTI BENEVENTO

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE

Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)

APERTO TUTTA LA NOTTE

MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)

Officina - Riparazioni - Forniture complete.

ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI

VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova

DINAMO T. C. Semplicità Economia

Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.

Preventivi a richiesta

Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

FÖN Ventilatore Elettrico di aria calda e fredda

INDISPENSABILE in tutte le STAGIONI

PER TUTTE LE INDUSTRIE ::

UTILE IN TUTTE LE FAMIGLIE

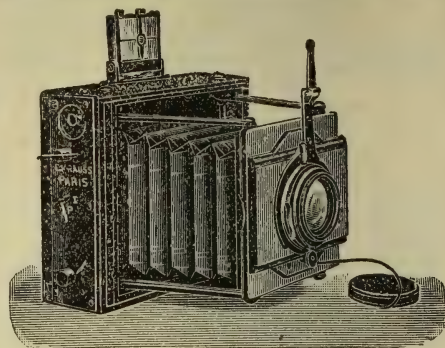
Fornisce aria riscaldata fino a 50 gradi

Si vende a L. 50 presso

Ing. MONNET & CARAMELLI

Via Sacchi, 28 bis - TORINO

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

Obbiettivi

Tessar Krauss - Zeiss
Protar - Amatar - Halloptat

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi.

Primo Premio al Concorso Internazionale del Ministero della Guerra, 1912

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione

16, 18 e 20 rue de Naples — PARIGI

ESECUZIONE SUPERIORE

di MEDAGLIE e TARGHETTE

ARTISTICHE

PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI

Domandate con cartolina doppia il catalogo alla

Ditta G. B. ROTA

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

Via Orefici, 26 - GENOVA - Telefono 57-35

Città di Castello. — Bronchi Adolfo.
Magione. — De Toro Giovanni, Moretti Nazareno.
Terni. — Alterocca Renato.
PESARO. — Lattanzi prof. Ladislao, Paterni avv. Alessandro.
Cagli. — Balloni Amerigo.
PIACENZA. — Bergonzi Luigi, Bracelli Alfredo, Castelli rag. Ernesto.
Nibbiano. — Ladò Giuseppe.
PISA. — Simoneschi Francesco.
Campiglia M. — Corti Alberto.
Cascina. — Jandelli Emilio.
Fiorenzuola d'Arda. — Manzi Giuseppe, Sommariva Carlo.
Volterra. — Mariani Mario.
PORTO MAURIZIO. — *Airole.* — Anfossi Francesco.
Sanremo. — Giani Gerolamo, Miss ELLA M.c SORLEY, Tallevici Sergio.
Ventimiglia. — Amoretti Pietro, Giordano Ermenegildo, Piccone Antonio, Pissavini Giovanni, Rochas Luigi, Rossi Andrea, Staüble Oscar.
POTENZA. — De Novellis rag. Alberigo.
Acerenza. — Panni Giuseppe.
Montemurro. — Robilotta Giacomo.
Pescopagano. — Chiaromonte rag. Luigi.
Venosa. — Ciccone Giovanni.
RAVENNA. — Battistini Edoardo, De Battisti Virginio.
Faenza. — Società « Pronto Soccorso », Venturini Giovanni, Zauli Pietro.
Fognano. — Piazza Michele.
Lugo. — Poggi Pollini Carlo.
REGGIO CALABRIA. — Polito geom. Gioacchino, Zehender ing. Rodolfo.
Gioia Tauro. — Cordopatri sen. Pasquale.
Palmi. — Repaci Mariano, Suriano cav. Domenico.
REGGIO EMILIA. — Cherubini Francesco, Fontanesi dott. Carlo, Micheli cav. Eugenio.
Castelnuovo Sotto. — Parodi Delfino.
Guastalla. — Soliani Neano.
Scandiano. — Sassi Riccardo.
ROMA. — Balbo rag. Alberto, Barolini Giuseppe, Bertini Nicola, Busetti rag. Gino, CANCIANI RINA, Carosi Martinozzi dott. Filippo, Cornaglia ing. Guido, Corradino Gaetano, D'Angelo dott. Antonino, Di Monaco Ferdinando, Enrico Ugo, Fontana Carlo, Grizi ing. Roberto, Haase Ernesto, « Il Finanziere » Giornale della R. Guardia di Finanza, Molinari avv. cav. uff. Angelo, Molinari Federigo, Pacetti Guido, Persiani Emilio, Pozzi Attilio, Scalero Silvio, Sindici Cesare, Trombacco G. B.
Bolsena. — Fioravanti Pietro, Tamburini Pietro, VALLATI OLIMPIA, Vannini Evandro.
ROVIGO. — Giacobbi Vittorio, Pancini ing. Giulio.
Costa. — Raimondi Michele.
SALERNO. — Laurenti Carlo.
Cava Tirreni. — Apricella Pietro.
Mercato S. Severino. — Imperiali march. Giovanni.
SASSARI. — *Ittiri.* — Carboni Giovanni.
La Maddalena. — Salerno Matteo, Sannia Luigi.
SIRACUSA. — Leone avv. Leone, Lobb Carlo, Moscuzza Giuseppe, Rosano ing. Francesco, Spuria Giacomo.
Ragusa. — De Pasquale Giuseppe.
SONDRIO. — *Bormio.* — Brambilla Pietro.
Chiavenna. — Giuriani Lino, Morani Fausto.
Morbegno. — Milani Giuseppe, Unione Sportiva Morbegnese.
Novate Mezzola. — Montini Giuseppe.
TERAMO. — *Atri.* — Di Filippo Domenico.
Catignano. — D'Ettorre Sabatino.
Penne. — Alessandroni Alessandro.
Torre de' Passeri. — Gizzarelli Antonio.
TORINO. — Aliberti Agostino, Andreone Enrico, Bagnasco Antonio, Barberis Serafino, Batta Leonardo, Bissattini Vittore, Bordone Camillo, Borello Giuseppe, Borgogna Giuseppe, Brisighella rag. Giuseppe, Brogli Edoardo, Brovia Lorenzo, Cappella Oreste, Cermelli Carlo, Ciacci Ernesto, Cucco Pietro, Ditta Bonzi & Marchi, Emanuel Riccardo, Fenoglio prof. Ignazio, Florio Bernardino, Fogliatti Francesco, Gastaldi Cesare, Germano Cornelio, Losano Giacomo, Maritano Federico, Muratori Mario, Negro Emilio, Occhetti Carlo, Ostorero Beniamino, PARVIS GIULIA, Peradotto rag. Carlo, Perin-Riz Eliseo, Peruglia Umberto, Piatti Attilio, Pozzo Alfredo, Rapetti Angelo,

UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
Via Spontini, N. 5 - MILANO - Telefoni 30-036 e 30-040
Cinque Gran Prix
Undici Medaglie d'oro
Clichés - Galvani - Tricromie
LAVORI ACCURATISSIMI E PERFEZIONATI, ARTISTICI E COMMERCIALI
RIPRODUZIONI FOTOMECCANICHE D'OGNI SISTEMA

BAUMANN & LEDERER
FORO BONAPARTE, 12
Telefono 62-11
MILANO
Tende da campo.
Tende da sport.
Sacchi alpini.

Comperate
Seta Svizzera

Chiedete i campioni delle nostre novità per primavera ed estate per abiti e camicette:

Rayés, Foulards, Veli, Crêpe de Chine, Eolienne e Mussola di cm 120 di altezza da L. 1.25 il metro, in nero, bianco, a tinte unite e variate, come pure per **abiti e camicette ricamate**, in Batista, Lana, Tela e Seta.

Non vendiamo che stoffe di seta pura, solida e garantita e **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)

Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo. ✠ ✠ ✠ ✠

✠ Sono stato venduto mille volte. ✠ ✠ ✠ ✠

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL"

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina. ✠

Cataloghi e preventivi a richiesta. ✠ ✠ ✠ ✠

LITER 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Maximall Patent in den meisten Staaten Benzin-Uhr

La Magicienne
SCHEMA
576-UG

DINAMO

"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 " } GARANTITI

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini" di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

Ratti Felice, Ronco Domenico, Salvano Giuseppe, Sciolli Ernesto, Scotti Giovanni Vittore, Sorba Giovanni, SPEZIA GIUSEPPINA, Strumia Giovanni, Toretta G. B., Trinchero Carlo, Vercelli Teresio, Zorzoli Alberto.
Avigliana. — Bonetti ing. Carlo.
Caravino. — Bisone Giovanni.
Cesana Torinese. — Casiroli Orazio.
Fontaineuve. — Chinchere Samuele.
Gressoney s. Jean. — Lettri Ottone.
Moncalieri. — Dezza Giuseppe, Olmo dott. Augusto, Perotto Giacomo.
Moncenisio. — Pampanini Girolamo.
Pinerolo. — Pagliero Giuseppe, STELIO ROSINA.
S. Giorgio Canavese. — APPENDINO GIOVANNA ved. SONA, Sala Antonio.
TRAPANI. — *Alcamo.* — Garage Segerta.
Marsala. — Roux ing. Ulysse.
Partanna. — Pizzardi rag. Giuseppe.
TREVISO. — *Castelfranco Veneto.* — Buratto G. B., Serena Ubaldo.
Follina. — Dolce Marino.
Monastier. — Simionato sac. prof. Antonio.
UDINE. — Calieruy Olimpio, Marchi Giovanni, Rondelli Antonio Giuseppe.
Cavasso Nuovo. — Louisa Enrico.
Cordemons. — Scortegagna Giovanni.
Lestizza. — Garzitto Ferdinando. Gomboso Sostero, Panigatti Augusto.
Majano. — Boccuzzi dott. Vincenzo.
Mortegliano. — Mion Mosè.
Palmanova. — Barbalarga Enrico, Brugger Antonio, Carini ten. Guido, Cinelli Francesco, Circolo Ufficiali Cavalleggeri di Saluzzo, Gilioli Vito, Micheli Giuseppe, Napoli Giovanni, Pecoraro ten. Filippo, Sala Convegno Sottufficiali Cavalleggeri Saluzzo, TRENTI LAURA, Webber Russo Arturo.
Pasian Schiavonesco. — Della Rovere Aleardo.
Pontebba. — Micossi Erasmo.
S. Giorgio Nogaro. — Cristofoli cav. Achille.
Spilimbergo. — Zavagno Ivanoe.
VENEZIA. — Audenino Sebastiano, Bertocci Mario, De Toni Giov. Maria, Levi Morenos Giuseppe, Mainini Luigi, Vendramin Giovanni.
Chioggia. — Ballarin Giuseppe, Veronese Domenico.
Chirignago. — Cecchini Luigi.
Dolo. — Astusi Uniro.
Favaro Veneto. — Unione Ciclisti « Generale Fara ».
Mestre. — Donadelli Ernesto, Sacchetti Pietro.
Mirano. — Grünwald Giulio.
S. Donà. Bressanin Alessandro.
VERONA. — Bolla Vittorio, Guardalben cap. Arturo, Ortolani Giulio, Pelanda rag. Hermes.
Monteforte d'Alpone. — Muzzolon Giovanni, Righetto Adolfo, Scrinzi Alessandro, Uncinelli Gaetano.
Tomba. — Zenati Carlo.
Villabartolomea. — Pasqualini Alcibiade.
Villafranca. — Faccini Andrea.
VICENZA. — Formenton Francesco.
Arzignano. — Bomitali Luigi.
Bassano. — Bellini Guido.
Recoaro. — Lando dott. Cesare.

COLONIE ITALIANE.

COLONIA ERITREA. — *Adi Cajè.* — Riccardi Ernesto.
Asmara. — Niccolai Gamba dott. Nicolò, Orifiamma Vincenzo, Vaccari Carlo, Zamiccoli ten. G. B.
CIRENAICA. — *Bengasi.* — Biasi ten. Mario, Burzio Camillo, Bruno ten. Alfredo, Checchia Vincenzo, De-Karolis Dante, De Pasquale Antonio, Ellus Lorenzo, Marcelli Guido, Mirone cap. Carmelo, Moreschi Virginio, Motti rag. geom. Leopoldo, Parlati Antonio, Tedesci Giacomo, Tucci Antonio.
Homs. — Calvo Luigi, De Feo Luigi, Ruaz Ferdinando, Sarri Ettore.
Tobruk. — Agnello Luigi.
TRIPOLITANIA. — *Ain Zara.* — Marcheselli conte Guglielmo.
Tagiura. — Ferrero Ugo Camillo, Ventura ten. Alberto.
Tripoli. — Antonino cap. Mauro, Bricolo ten. Gino, Caramelli ten. Ettore, Carnevali ten. Demetrio, Carta Mantiglia don Filippo, Casciano Orazio, Citterio Corrado, Colozza Domenico, Conti Rodolfo, Del Giudice Giovanni, Devoto cap. Francesco, Frontini Martino, Kaliffi Giuseppe, Massobrio Mario, Pace cap. Salvatore, Pecci Caldarozzi Bernardo, Pennisi cap. Rosario, Spataro Francesco, Tonarelli Giocondo, Tartarini ten. Antonio, Tescuiba Effraim, Vercelli ten. Ferdinando.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Cernigoi Carlo, D'Agostini Eduardo, Gastwirth Edoardo, Pellegrini Alcide, Ricci Pietro, Strasser Carlo, Zorzettig Giuseppe.
Gorizia. — Stern Bruno.
Gradisca. — Gabinetto di Lettura.
Visinada. — Ritossa dott. Agostino.
TRENTINO. — *Fondo.* — Visintainer dott. Adolfo.
Riva. — Pernici Antonio.
PROVINCIE DIVERSE. — *Farra d'Isonzo.* — Club Ciclistico Internazionale.
Fiume. — Flaibani Gino.
Monfalcone. — Marchioli Giovanni.
Sebenico. — Capiato Vincenzo.
Spalato. — Ciclo Club.

ROYAL ENFIELD
"MADE LIKE A GUN"
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI
SARTORIA SUARDI
Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden
MILANO Via Dante, 7
Il più ricco e variato Emporio specializzato per
SPORT ALPINO Equipaggiamento e abbigliamento sportivo
ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI
Massima convenienza. Catalogo illustrato gratis a richiesta
SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

.. GRATIS ..

Grande Catalogo Generale 1912

della Società in Accomandita

"OMNIA,"

UTENSILI PER FAMIGLIA - ARTICOLI PER SPORT

MILANO - Via Boccaccio, 4

MAGNETI MAGNETI MAGNETI

RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA

CARLO SOFFIENTINI

Via Chiaravalle - 4 - MILANO

Telefono 89-46

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Calzaturificio di Varese

SARDI TROLLI & C. - Concessionari

FILIALI:

MILANO - ROMA - GENOVA TORINO - VENEZIA - BOLOGNA - FIRENZE - BRESCIA PADOVA - MONZA - CREMONA - SAMPIERDARENA FERRARA - LODI

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000

Direzione Centrale: MILANO

Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

LONDRA — 1, Old Broad Street

Belgio.

Liège. — Circolo Italiano.

Francia.

Nizza Marittima. — Castellani Sallustio.
Paris. — Buchner Philip, Camere Grasso Manuel Carlos, Ullman Georges.
Vichy. — Moreau Albert.

Principato di Monaco.

Monte Carlo. — Quitadamo Pasquale.

Germania.

Norimberga. — Baer Ernesto, Kuhulcin August, Magarotto Luigi.
Stuttgard. — Balz ing. Hermann.

Inghilterra.

Great Worsham. — Lewis prof. Pyke.
Littlehampton. — Butt Herbert Arthur.

Russia.

Mosca. — Krassiltchikoft Nicolas, PIVOVAROFF GIULIA.

Svizzera.

CANTON DI NEUCHATEL. — *Verrieres.* — Fuchs Emilio.
CANTON S. GALLO. — *S. Gallo.* — Nunziati cav. Vittorio.
CANTON TICINO. — *Olivone.* — Nobis Natale, Rossi Vittorio.
Tenero. — Drei Domenico.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo,* — Walt Candido.

AFRICA.

Jemmapel. — Cuvio Daniele.
Port Sudan. — Panetti Alberico.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Aberdeen Washington. — Patterson W. J.
Boston. — Hutchins avv. Edward W.
Chicago. — Payson Thompson.
Los Angeles. — Matern William.
New York. — Richardson Henry.
Princeton. — Clifton Hall.
Territory of Hawan. — Focke Hermann.
Washington. — Aldis Owen J.
Winona Minnesota. — Watkins Paul.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

S. Paulo. — Capone Temistocle, Etzel Arthur, Vicari Ercole.
Uberaba. — Sivieri Mario.

Chile

Tacna. — Weinbor Antonio.

Repubblica Argentina.

Buenos Aires. — Corti Celestino, Luciani rag. Ettore, Martella Louis, Morini Amato, Rigamonti Osvaldo, Rimoldi Alfredo, Rimoldi Natale, Selvaggi Mauro, Vernaba Gaetano
Chivilcoy. — Napoli Francesco.
Cordoba. — Antona Angel, Bertarelli U., Dessilani Damiano, Dessilani Daniel, Montautti Alfredo, Pedone Giuseppe, Prolo Carlo, Ribelli dott. Luigi, Spinso rag. Antonio.
Lehmann. — Chiappini Bartolomè.
S. Jorge. — Barberis Carlos.
Santa Fè. — Baragiola Salvatore, Blasco Antonio, Damiani Liberato, Donati Josè, Podestà Antonio F., Terzaghi Pietro.

Republica Dominicana.

La Vega. — Russo Domenico.

ASIA.

Bangkok. — Remedi Pasquale.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 MAGGIO 1912.

Soci annuali al 15 Aprile 1912	N.	96 761
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	932
	N.	95 82
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Aprile al 15 Maggio 1912 . .	»	915
Totale Soci annuali	N.	96 744
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N.	4 999
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Maggio 1912	»	374
	N.	5 373
TOTALE SOCI	N.	102 117

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

Dr G. LANGBEIN & Co.

MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NI HELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - **CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS**

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti :

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6-8

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordine

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C.Vitt. Em

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em., 1[illegible]

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II or

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 104[illegible] metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissima posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cura climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 camera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto I

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di prim[illegible] ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo, pr

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT[illegible] HOTEL.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester.**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUN[illegible]

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144, 17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI VENEZI[illegible]**
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale h[illegible] accordi speciali a favore dei Soci.

CAPRIOLO & MASSIMNIO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

NO XVIII

N. 7 LUGLIO 1912

RIVISTA MENSILE DEL

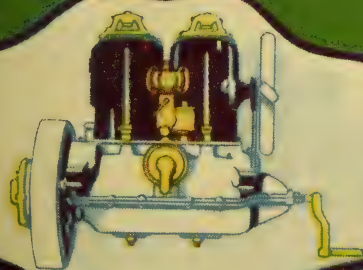
TOURING

0.000 OPIE

GRATIS AI SOCI

TOURING CLUB ITALIANO - MILANO

OTORI

VALVOLE

ITALA

PNEUMATICI MICHELIN

AGENZIA GENERALE AUTOMOBILI

Daimler

CHIEDERE CATALOGHI E PROVE

AQUILA ITALIANA

TORINO ROMA GARAGES STORERO MILANO GENOVA

ZÜST

TORINO Via Madama Cristina, 55

ROMA Via Sicilia e Basilicata

MILANO Piazza S. Giovanni in Conca

GENOVA Piazza Verdi Via Edera

PNEUMATICI PETER'S UNION

MILANO Foro Bonaparte, 70

TORINO Via Carlo Alberto, 40

Un buon catalogo

è una guida sicura

Non fate un acquisto, sia pure di pochi centesimi,
senza consultare i grossi e completi cataloghi di fotografia N. 30

DELLA DITTA **UBERTALLI & MORSOLIN** succ. A. AMBROSIO

TORINO — Via S. Teresa N. 0 — TORINO

CATALOGHI APPARECCHI FOTOGRAFICI EDIZIONE 1912 GRATIS A RICHIESTA

ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO P. ROMANA, 76

STRUMENTI DI

MISURA E CONTROLLO

PER L'AUTOMOBILISMO E L'AVIAZIONE

Indicatori - Registratori di velocità e di percorso - Contatori chilometrici e di giri d'elica - Contatori di benzina - Indicatori di pendenza - Anemometri - Mulinelli - Bussole d'aviazione, ecc. — Ampermetri, Voltmetri per la verifica degli Accumulatori - Raddrizzatori di corrente per la carica di accumulatori sotto corrente alternata.

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Brescia)

Vedi annuncio a pa

914.505 R I v.18

TOVRING CLVB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

I Giuochi Olimpici nell'antichità

Stoccolma riunisce di questi giorni, nel suo Stadio, schiere d'ogni nazione, composte di giovani convenuti per disputarsi un primato che non si sofferma alla finalità d'una bellezza estetica. Una rievocazione delle belle feste antiche ci parve un quadro interessante, e perciò pregammo un valoroso storico di dire ai soci del T. C. I. come si svolgevano quei giuochi onde la Grecia andò famosa.

Al forestiero, che si fosse trovato ad Olimpia per assistere ai giuochi famosi, non poteva certo mancare il modo di distrarsi e di passare il tempo piacevolmente. Sbarcato ad uno dei porti più prossimi ad Elide, per esempio a Cillene, o giunto per terra dalla strada di Megalopoli o di Orcomeno Arcadica, egli si sarebbe trovato già ad Elide tra una folla di gente accorsa d'ogni parte di Grecia e anche da altre regioni, che era per se stessa degna di venire minutamente osservata. Accanto al raffinato Milesio il forte spartano, accanto al ricco Siracusano il misero pastore del Parnone o del Taigeto, accanto al ciarliero sofista Ateniese il grave sacerdote di Dodona, avvezzo ad ascoltare in silenzio lo stormire della sacra quercia di Giove; uomini, vecchi e giovani, venuti dalle più lontane terre, dove mancava la comune favella di Grecia; qua e là pure tra la folla appariva il viso attonito del barbaro Tracio e la figura caratteristica dell'Egizio, che la fama della splendida festa o la curiosità di conoscere avevano persuaso ad affrontare i disagi della navigazione e il soggiorno in terra straniera.

IL « DISCOBOLO » DI MIRONE.

Già da qualche tempo del resto gli araldi di Olimpia, incaricati di annunciare i giorni fissati pei giuo-

Il Philippeion, il Pritaneo, l'Ereo nell'Altis (ricostruzione).

chi quinquennali, si erano avviati a percorrere da città a città tutto il paese di Grecia, gli splendidi corteggi erano stati ricevuti con tutti gli onori e con ogni cura accolti in ospitalità e talvolta anche riccamente donati. Essi annunciavano il programma dei giuochi e insieme proclamavano la tregua sacra da ogni guerra per tutti i paesi, nei quali era vivo il culto del Giove d'Olimpia e al loro appello rispondevano i Greci appartenenti ad ogni classe sociale; e mentre movevano alla volta dell'Elide cortei sontuosi di re, di tiranni, di rappresentanti delle più ricche città coi loro seguiti, pellegrini in gran numero (ce lo afferma già Senofonte) intraprendevano il viaggio a piedi.

La meta di coloro che arrivavano più di un mese avanti l'epoca fissata era solitamente Elide, perchè ad Olimpia non si trovavano che i sacri edifici e le poche casupole sparse nella campagna all'intorno non potevano bastare ad accogliere a lungo gli ospiti più insigni, tanto più che i giudici delle gare, i concorrenti, i personaggi *ufficiali* erano già raccolti in quella città, dove fino circa al terzo secolo av. Cr. si svolgevano nel ginnasio del luogo le gare preliminari e le prime *eliminatorie*, per dirla con termine moderno, di quelli che intendevano concorrere.

Se lo spettatore, sulle orme del quale ci poniamo, fosse arrivato circa un mese avanti l'apertura dei giuochi avrebbe assistito al solenne trasferimento dei magistrati e degli atleti da Elide ad Olimpia, percorrendo la via sacra lunga trecento stadî (58 chm. circa). Ecco gli Ellanodici, i supremi giudici delle gare e gli arbitri dei Greci radunati, in numero di nove almeno nei tempi migliori; ed ecco l'alitarco, come a dire il prefetto di polizia, a capo di quel corpo di aliti, che servivano di controllo nelle gare ed accompagnavano i concorrenti, per accertarsi che nessun inganno fosse fatto. Ecco il lungo corteo degli atleti accompagnati dai loro parenti e dagli amici, ecco i cavalli da corsa bardati ed aggiogati come lo saranno nel giorno della gara, e con essi i fantini o i cocchieri; intorno la folla curiosa e ammirata, che commenta, che applaude, che fa pronostici ed augurî.

Uno dei primi atti dei giudici e dei concorrenti appena giunti ad Olimpia consisteva nel prestare il giuramento solenne a Giove Orchio. Nel *buleuterio*, non grande edificio, che sorgeva presso il sacro recinto, in presenza del *Consiglio Olimpico*, incaricato dell'alta sorveglianza su tutte le cerimonie che stavano per compiersi, dinanzi alla statua terribile del dio, che brandiva in ciascuna mano una folgore, i concorrenti, i loro padri, i loro fratelli, gli amici, e gli stessi aliti, i giudici d'ogni specie e d'ogni particolare delle gare, giuravano solennemente che non sarebbero ricorsi a nessun artificio sleale per ottenere la vittoria o per favorire contro il lecito un preferito. Gli atleti giuravano anche di avere già da dieci mesi osservato scrupolosamente le norme fissate per la loro preparazione.

Il forestiero giunto ad Olimpia avrebbe frattanto compiuto il suo primo dovere verso la divinità visitando il suo tempio e sacrificando; perchè, mentre già fin dal momento in cui era partito dalla sua patria, diretto ad Olimpia, era stato protetto dalla maestà di Giove, che avrebbe colpito di maledizione e costretto per mezzo dei suoi ministri ad un'ammenda chiunque avesse osato offendere il pellegrino, al toccare il sacro suolo dell'Altis (così si chiamava il bosco di Giove Olimpico) e dei dintorni, egli era ospite del dio stesso.

A Giove dunque, il signore del luogo, il pro-

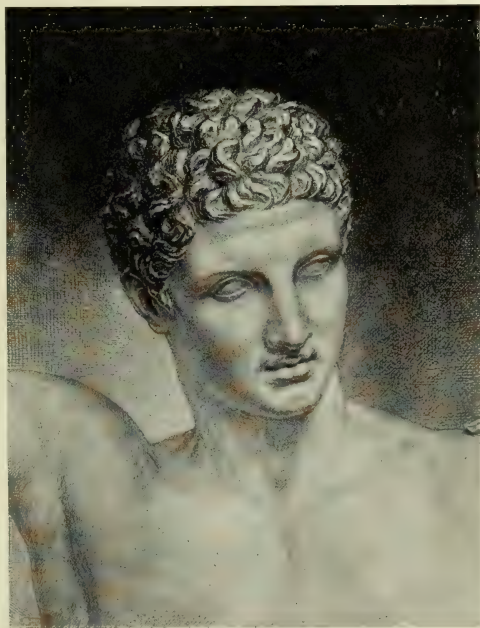
Il « Metroon (dietro di esso la terrazza coi « tesori » di diverse città greche).

ɪttore dei giuochi, il primo e più alto pensiero el concorrente, dello spettatore, del giudice i Olimpia, doveva il forestiero rivolgere la ua preghiera, avviandosi al tempio. E qui vorɜi che il moderno lettore si indugiasse per un ıomento collafantasia d immaginare la treidazione, il desiderio, ı pietà e insieme l'orogilo del Greco che er la prima volta poteɑ contemplare il temɔio, il non aver visto il ıuale era considerato ome una grande svenura: nell'interno la tatua di Fidia nell'ato, che già Omero aveva fatto immortale:

Disse; e il gran figlio di [*Saturno i neri*
opraccigli inchinò. Su [*l'immortale*
apo del sire le divine [*chiome*
ndeggiaro e tremonne [*il vasto Olimpo.*

Nè il godimento aristico del visitatore si imitava al tempio di Giove; fuori di esso e ɔer tutto il recinto del'Altis era una selva di empli e di edifici sacri che si alternavano cogli annosi alberi superstiti dell'antico bosco di Giove. Nell'attesa che gli Ellanodici e i concorrenti procedessero alle ultime gare eliminatorie, poco interessanti anche allora, il pellegrino poteva divertirsi ad osservare tutte le bellezze artistiche del luogo, per il che gli giovava talvolta servirsi dell'opera degli immancabili Ciceroni, non diversi forse dai moderni se non nel nome di *esegeti*.

L' Ermete di Prassitele.

Dal tempio di Era, ove rifulgeva l'Ermete di Prassitele, passava così al Metroon dedicato alla Gran Madre degli dei e di lì ad una lunga terrazza, sulla quale erano disposte altrettante edicole, talune ricchissime, contenenti i tesori votivi di popoli e città di varie parti di Grecia, di Sibari, di Cirene, di Gela, ornata di pregevoli terrecotte, di Megara, di Sicione, di Siracusa, di Epidamno, di Bisanzio, di Selinunte, tutta una gloriosa serie di monumenti, taluni assai pregevoli rappresentanti dell'arte locale, allineati accanto l'uno all'altro, come i padiglioni delle regioni italiane nella recente Esposizione Romana e, come quelli, indizî della concordia di una grande idea di patria.

Tempio e il grande altare di Giove; a sinistra sulla prima colonna la Nike di Peonio (ricostruzione).

sai da lontano; ora le rive dell'Alfeo e tutti lintorni dell'Altis si sono popolate di tende, lune ricchissime, sotto cui si raccolgono gli piti insigni. Gli altri dormono all'aperto lungo vie o per i campi dei dintorni, nelle notti, in i qualche alito di vento marino riesce a ssipare la caldura, la-iata dalle torride gior-te d'agosto.

Colla folla dei pellegrini no accorsi ad Olimpia iche in gran numero ercanti di ogni specie, ccoli venditori ambu-nti, acrobati, attori, suo-tori di piazza, e gli uni inno disposto le loro erci in botteghe improv-sate o sotto tende, gli tri hanno raccolto in-rno a sè spettatori pro-rio come in una grande era moderna, in una di uelle grandi fiere com-emorative, come per e-mpio quella che annual-ente celebra la capitale avarese per ricordare la ia unità nazionale, o ome quelle che si svolgo-o (a Milano porta Vitto-a) per ricordare la cac-ata degli Austriaci.

Bisogna ricordare però ie ad Olimpia accanto . mercanti e agli acro-ati trovavano posto an-ie i rapsodi, i poeti, gli orici, gli oratori e fra il lenzio riverente dei presenti il cantore epico peteva con voce commossa le gesta di A-chille e di Ulisse, ed Erodoto stesso, se è vero il racconto di Luciano, recitava le sue storie, e i sofisti ateniesi raccoglievano il plauso di discepoli nuovi, venuti d'ogni parte di Grecia. Differenze di costumi queste fra l'antichità e noi che debbono farci pensosi, non tanto per concludere che i moderni hanno meno raffinato il gusto e meno vivo il senso dell'arte (chè ormai sarebbe retorica il ripeterlo) quanto piuttosto per osservare che meravigliosa popolarità avesse l'arte presso quegli antichi almeno nelle classi di popolazione che alla nobiltà e alla borghesia odierne si possono paragonare.

La Nike di Peonio (ricostruzione).

Frattanto continuavano nello stadio e nell'ippodromo le gare preparatorie, assistendo alle quali i giudici prendevano famigliarità coi soggetti che dovevano esaminare al duplice scopo, e di scoprire inganni, se mai vi fossero, e di dare al loro giudizio un fondamento più certo. S'aggiunga che gli inganni che potevano essere fatti erano di varie specie e difficili spesso da scoprire; anzitutto il concorrente doveva essere uomo libero, privo di ogni condanna infamante, e incontestabilmente di sangue greco. Del resto gli stessi atleti si reclutavano fra i membri delle più

Le rovine dell'entrata « coperta » dello Stadio di Olimpia.

nobili e illustri famiglie di Grecia, che dovevano sostenere le spese ingenti della laboriosa preparazione. Spese che poi divenivano enormi quando si trattava delle corse di cavalli, per cui occorreva mantenere un' intiera scuderia spesso ad Elide stessa per aiutare il disagio, le spese e i pericoli del trasporto dei cavalli da paesi più lontani.

* * *

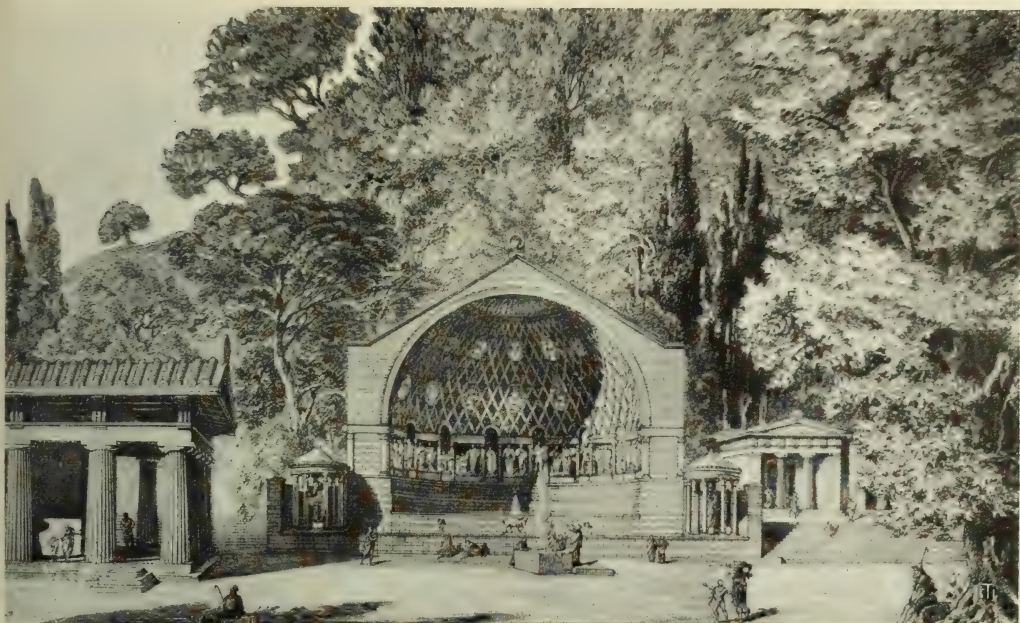
Ecco giungere frattanto il giorno solenne dell'apertura dei giuochi il primo di quei sette in cui, secondo le più comuni opinioni dei critici e il frammento di un papiro recentemente scoperto in Egitto, si svolgevano tutte le cerimonie ufficiali dei giuochi.

Immaginiamo, un mattino d'agosto sotto il cielo limpido di Grecia, fra i colli verdi di boschi, nel recinto dell'Altis, fra i riflessi bianchi e colorati dei templi, tra la folla stipata, ora percorsa da mille fremiti e da mille voci, ora raccolta silenziosa in atto di adorazione.

Nel mezzo dell'Altis il grande altare di Giove fuma nel cielo, e fumano pure i sei altri altari del dio sparsi nel sacro recinto, che la tradizione narrava essere stati consacrati da Eracle stesso. I magistrati, i giudici, gli atleti aprivano i giuochi col sacrificio solenne invocando il nome del dio, a protezione e ad onore delle gare. Di lì a poco gli Ellanodici avrebbero proclamato il verdetto intorno allo sviluppo fisico degli atleti e alla forza dei cavalli, giudicando fra i primi quali sarebbero stati da ascrivere alle gare dei fanciulli e quali a quelle degli adulti, fra i secondi quali alle corse dei polledri e quali alle corse dei cavalli maturi.

Pianta dell'Altis.

1. Ereo — 2. Pelopion — 3. Altare di Giove — 4. Tempio di Giove — 5. Casa romana — 6. Chiesa Bizantina — 7. Terme Romane — 8. Ponte nuovo — 9. Esedra di Erode Attico — 10. Atrio dell'Eco — 11. Ingresso allo Stadio — 12. Case del tesoro — 13. Porta romana — 14. Metroon.

Non immaginiamoci però che il verdetto che poteva essere fondato su elementi anche

L'Ereo, l'Esedra di Erode Attico, e il tesoro dei Sicionii nell'Altis (ricostruzione).

esclusivamente personali, non desse luogo a contestazioni e a malumori. Pensiamo anzi che la politica (e dove non si caccia la politica?) dovette in più di un caso far velo al retto giudizio degli Ellanodici, i quali ebbero spesso ad incontrare assai fiere opposizioni e sostenere vere e proprie battaglie. Più di una volta così la serenità e la pace delle feste di Giove Olimpico, consacrazione dell'unità greca, furono turbate da ignominiose lotte fraterne, e corse sangue di Elei e di Spartani, che gareggiavano per il predominio nella giuria.

La giornata si chiudeva con nuovi sacrifizî; verso il tramonto cioè si facevano ancora libazioni di sangue alla tomba di Pelope, e il forestiere, ritirandosi così al calare del sole nella sua tenda dopo questa giornata preliminare dei giuochi, avrà pur sentito il carattere essenzialmente religioso che le cerimonie olimpiche assumevano, quel carattere che era comune a tante manifestazioni della vita greca, per la quale nel culto religioso era compenetrato e fuso il culto della patria, della città natale, della famiglia.

Poche ore doveva però il forestiero dedicare quella notte al sonno, se pur desiderava assistere al primo aprirsi delle gare; già a mezzo la notte le gradinate dello stadio erano state invase dalla folla e i migliori posti occupati; in nessun altro giorno il sole al suo primo sorgere era salutato con maggiore letizia da una folla più numerosa; vi erano vecchi, giovani, fanciulli, ed anche donzelle non maritate. Solo le madri di famiglia erano escluse, nè solo dallo stadio, ma anche da tutto il territorio di Olimpia; quella di loro che avesse osato oltrepassare l'Alfeo sarebbe stata precipitata dal monte Tipaione, che si elevava a mezza via da Scillunte ad Olimpia. Si raccontava tuttavia che una donna aveva osato rompere una volta il terribile divieto: Ferenice di Rodi. Tre suoi fratelli avevano vinto ad Olimpia ed essa, essa stessa, rimasta vedova, aveva addestrato alle gare il suo figliuolo Pisodoro, e l'aveva accompagnato travestita fino allo stadio. Quando nel suo entusiasmo lo sentì proclamato vincitore nel pugilato dei fanciulli non potè contenersi e si slanciò nell'arena per abbracciarlo; venne allora riconosciuta e solo la considerazione degli alti meriti olimpici della sua famiglia e la vittoria del figlio la salvarono da morte sicura. Il primo sorgere del sole era salutato ormai da tutto lo stadio formicolante di pubblico; su coloro che avevano sonnecchiato, accoccolati a disagio sui gradini, su quelli che avevano in chiacchiere e in giuochi atteso lungamente, desti, l'apparire dell'alba aveva rinnovato il vigore e l'entusiasmo. Di minuto in minuto l'attenzione si faceva più viva e più intensa. Si ode squillare una tromba; gli Ellanodici vestiti di porpora s'avanzano a passi lenti e maestosi attraverso l'Altis ed entrano nello stadio, seguiti dai concorrenti e prendono posto all'estremità orientale dello stadio sopra scanni di pietra; intorno ad essi i magistrati, i sacerdoti, e gli araldi sacri.

Tutto è pronto: anche i rami di olivo selvatico destinati a coronare i vincitori: essi sono stati recisi secondo la tradizione con una falce d'oro per opera di un bambino non orfano dall'albero sacro che Eracle stesso avrebbe piantato dietro il tempio di Giove presso l'altare delle Ninfe. Ora i rami sacri, tanti quanti le gare, giacciono presso gli Ellanodici, sopra

La pianura di Olimpia vista da nord ovest dopo gli scavi tedeschi.

una tavola d'oro e d'avorio, opera di Colote, allievo di Fidia.

Ecco ora ad un segno del capo degli Ellanodici squillare una fanfara; grida un araldo: « Avanti i concorrenti ». S'avanzano i giovani nudi per la corsa e vengono chiamati all'appello. L'alitarco fa estrarre a sorte l'ordine di partenza; i primi quattro si dispongono all'estremità occidentale dello stadio, dove è tracciata in terra la linea di partenza; un altro squillo di tromba; partono, e in brevi momenti superano la lunghezza di quasi duecento metri che li separa dalla meta dove sono i giudici.

Seguono in isquadre di quattro tutti gli altri corridori, finchè si procede alla prova finale dei vincitori delle gare parziali, la più emozionante, la decisiva. — Finita la corsa gli Ellanodici si consultano e dichiarano il vincitore, che viene proclamato solennemente come *callinico* dall'araldo, il quale gridava il suo nome, quello del padre suo e quello della sua città. Allora il capo degli Ellanodici incoronava il vincitore d'olivo e gli poneva nella destra un ramo di palma. Null'altro; eppure era questo il premio più ambito, per il quale i concorrenti avevano faticato in lunga preparazione costanti, indefessi, fidenti. Tenue premio, hanno detto i retori antichi e moderni, proclamando il disinteresse e l'idealità pura di cotesti antichi. Tenue premio, noi ripetiamo con loro, ma ricordiamo pure che tutti gli onori e tutti i vantaggi che il vincitore riceveva dalla patria sua e dai suoi concittadini potevano essere per lui un miraggio anche più allettante del breve momento di gloria conquistata ad Olimpia, in presenza dei rappresentanti di tutta la Grecia.

Lo Stadio di Stoccolma

Seguiva alla corsa semplice la corsa doppia, cioè di due volte lo stadio (*diaulos*) e infine la corsa lunga (*dolicos*) che noi diremmo di resistenza. Ma poichè in ciascuna non si provavano in una sol volta che squadre di quattro uomini, così le gare si protraevano per varie ore della giornata; qualcuno ha calcolato, sia pure con qualche esagerazione, che occorressero perfino dodici ore per tre concorsi; ma già la pazienza dei Greci sappiamo quanto fosse maggiore della moderna; i concorsi tragici e comici insegnino.

Alla sera dunque lo spettatore, che avesse seguito con interesse tutto lo svolgimento delle gare, poteva essere sazio; ma, se egli fosse stato desideroso di tutto vedere, gli sarebbe occorsa qualche ora di veglia anche durante la serata e la notte. Chiuse le gare della giornata e scese le tenebre, i vincitori celebravano il corteo del trionfo, coi loro parenti, i loro amici, i loro ammiratori.

Il fascino di una notte lunare (era questo l'undecimo giorno della luna nuova) sopra il suolo di Grecia, fra l'eco di un epinicio di Pindaro, in presenza dei monumenti dell'Altis, doveva essere tale godimento d'arte.

Le gare ricominciavano il dì seguente, duodecimo della luna e secondo delle lotte; era questo il giorno in cui i concorrenti si disputavano il premio del pentatlo, che compren-

LA PIANURA DI OLIMPIA, VISTA DA SUD-OVEST DOPO GLI SCAVI TEDESCHI.

deva il salto in lunghezza, il lancio del disco, il tiro al giavellotto, la corsa, e la lotta; come si vede una prova complicata di abilità personale assai varia, che doveva designare nel vincitore il tipo dell'atleta perfetto in ogni sua arte. Nè le difficoltà erano poche; il salto in lunghezza per esempio si faceva di piè fermo e senza slancio, con l'aiuto solo di certi contrappesi di piombo che si tenevano in mano; esso poteva raggiungere, al dire degli antichi, fin la lunghezza incredibile di cinquanta piedi (15 metri circa); durante le gare di salto un flautista accompagnava colle sue modulazioni gli atleti.

Nel tredicesimo giorno della luna si eseguivano sempre nello stadio le gare della lotta, del pugilato e del pancrazio. Appaiati dalla sorte, secondo un procedimento assai complesso i concorrenti intraprendevano le lotte a due a due, finchè gli ultimi due vincitori delle prove parziali, si contendevano la palma della definitiva vittoria. Nella lotta, che era la classica lotta in piedi, si trattava di rovesciare tre volte l'avversario a terra; nel pugilato i contendenti erano armati di speciali manopole, fatte di strisce di pelle; le norme date da un pugile che trionfò nel 688 avanti Cristo ad Olimpia, Onomasto di Smirne, vigevano immutate da secoli, regolando il modo di questa specie di gara. Nel pancrazio era lecito l'uso dei pugni ed erano pure ammesse le lotte corpo a corpo in terra; il trionfare così nella lotta che nel pancrazio era giudicato grandissimo onore e nel proclamarne il vincitore si ricordava Eracle, il primo che avesse compiuto un tale sforzo prodigioso.

Il quattordicesimo giorno della luna era destinato ai fanciulli, che si provavano nella corsa, nella lotta, nel pugilato; così si preparavano le giovani generazioni greche alla ginnastica atletica, e a più d'uno, al quale la vittoria aveva arriso fra le schiere dei fanciulli, essa rimase fedele, quando egli si ripresentò fra le squadre degli adulti a combattere.

Chiudeva questa giornata la corsa armata, riservata ad uomini fatti; in origine essi portavano il casco, i gambali, lo scudo, poi solo lo scudo di bronzo, di quelli conservati per quest'uso nel tesoro di Giove.

Il quindicesimo giorno della luna e quinto ed ultimo dei giuochi era la giornata aristocratica per eccellenza; diceva il programma, almeno nelle Olimpiadi più splendide: corsa colle quadrighe, corsa di cavalli da sella, corsa con carri tirati da mule, bighe di cavalli maturi, quadriglie di polledri, polledri da sella. La scena ora si svolgeva nell'ippodromo, contiguo o quasi allo stadio; la folla era forse anche più numerosa, più grande lo sfarzo dei concorrenti e della gara stessa.

Ecco presentarsi le prime quadrighe pronte alla partenza come la sorte aveva disposto; quattro volte avrebbero dovuto percorrere l'arena dell'ippodromo, per uno spazio cioè di circa quattordici chilometri.

Il pericolo era continuo, il guidatore poteva da un momento all'altro per una falsa manovra provocare un irreparabile disastro come tanti si era dati; si narra per esempio di una corsa, questa volta a Delfi, in cui di quarantuna quadrighe solo quella di Carroto arrivò intatta alla meta. Ed ecco l'ansia farsi anche più viva, quando all'ultimo giro dei cocchi le trombe degli araldi suonano, incitando ad un estremo sforzo i correnti. Al loro arrivo gli applausi, poi il giudizio degli Ellanodici, infine l'incoronazione del proprietario dei cavalli vincenti e in mancanza di questo quella del guidatore. La proclamazione della vittoria fatta in nome del proprietario permetteva un'indiretta partecipazione alla gloria delle corse anche alle donne; e il nome di quattro di esse ci è stato tramandato dai marmi; ricorderò solo perchè la sua fama possa aver qualche eco presso qualcuno almeno dei cento mila soci del Touring il nome di Cinisca, figlia di Archidamo re di Sparta, la quale vinse alla quadriga nei primi anni del quarto secolo avanti Cristo.

Tra i concorsi per noi più bizzarri era certo quello col carro da mule, derivato probabilmente da un uso siciliano e presto tuttavia abolito, forse per mancanza di concorrenti. Erano gare di resistenza sopratutto quelle dei cocchi, mentre il merito consisteva nella velocità per i cavalli da sella, che dovevano percorrere solo poco più di un chilometro. Ci fu anche per qualche tempo una corsa al trotto, in cui il cavaliere doveva a poca distanza dalla meta saltare da cavallo e accompagnarlo tenendolo per la briglia dinanzi agli Ellanodici. Anche questa giornata di giuochi finiva con una processione e con sacrifici e l'una e l'altra sontuosi, anche per l'intervento dei cocchi e dei cavalli riusciti vincitori nelle ultime gare.

Nel sedicesimo giorno della luna si chiudevano le feste d'Olimpia; una processione solenne, di cui formavano parte i vincitori, i magistrati, gli ambasciatori delle città greche e un lungo stuolo di sacerdoti, s'avanzava per l'Altis fino all'altare di Giove, dove si faceva il grande sacrifizio comune, le vittime cadevano uccise in gran numero e correva sangue

sui gradini dell'ara. Poi nel tempio di Giove il presidente degli Ellanodici posava sulla fronte degli Olimpionici le corone; quindi gli Ellanodici stessi alla testa del corteo si recavano all'altare dei dodici dei e degli eroi di Olimpia, alle tombe dei quali già si era recata la processione il giorno precedente ai giuochi. Alla sera i magistrati invitavano i vincitori a un banchetto solenne nel pritaneo; e talora i vincitori più ricchi offrivano essi stessi un banchetto ai magistrati e agli amici. La storia anzi ricorda tre casi in cui l'invito fu esteso a tutti i Greci presenti ad Olimpia in quei giorni; un tratto, come si vede degno di un Rotschild o di un Morgan moderni; val la pena anche qui di riferirne i nomi: due erano padre e figlio di Reggio, Anassila, tiranno di questa città, vincitore col carro da mule e poco dopo suo figlio Leofrone, vincitore nel 464 alla quadriga. Nessuno poi si meraviglierà udendo che il terzo a mostrarsi così prodigo fu Alcibiade Ateniese. Nè è meno curioso il caso del grande filosofo Empedocle, un vegetariano, il quale, essendo stato vincitore nella corsa dei cavalli e non potendo offrire carni, distribuì un bue finto di mirra e di preziosi aromi a quelli che erano convenuti, i quali, è proprio il caso di dire, in tal modo si accontentarono del fumo in luogo dell'arrosto.

Finita la serie dei giorni festivi rapidamente avveniva l'esodo da Olimpia degli spettatori e il territorio sacro ritornava silenzioso per altri quattro anni in attesa delle prossime gare, rinnovate, salvo brevi intervalli causati dalle lotte interne del Peloponneso, per dodici secoli almeno; chè non la conquista Macedonica, nè la conquista Romana tolsero importanza e valore alle Olimpiadi, le quali videro lo stesso Nerone ambire all'onore della vittoria, e diedero la palma persino al re Armeno Varazdate, ma il Cristianesimo fu che abbattè questa, come tante altre costumanze antiche di Grecia. Dopo la duecento novantatreesima Olimpiade il sacro suolo attese invano gli spettatori consueti, da tempo, a dir vero, già diradati e non più esclusivamente Greci: l'imperatore Teodosio I aveva vietato i giuochi. Vide invece trent'anni più tardi i barbari mandati da Teodosio II incendiare il gran tempio di Giove, che però solo un terremoto parecchi secoli dopo valse ad abbattere al suolo. Poi la pianura d'Olimpia rimase silenziosa finchè il piccone tedesco non venne a ricercare fra la polvere dello stadio e le ceneri del massimo tempio le reliquie delle memorie e delle bellezze antiche.

Ma non solo ad Olimpia nelle rovine dei templi e degli edifici dissepolti rimase il ricordo dei giuochi famosi, monumenti diversi eretti a pubbliche spese o per iniziativa privata lo conservavano e lo conservano tuttora in molte altre parti di Grecia e le monete antiche di Reggio e di Messina recano impresso il vittorioso carro da mule di Anassila.

Sono noti gli onori sovrani che venivano resi ai vincitori dei giuochi al loro ritorno in patria; i magistrati e la popolazione festante si recava ad accoglierli talora con pompa solenne. Così nel 412 avanti Cristo entrava in Agrigento, Esseneto vincitore nella corsa, e la sua quadriga era seguita da altri carri numerosi fra cui trecento bighe tirate da bianchi cavalli.

Sontuosissime erano in certi casi le feste che il vincitore celebrava cogli amici e i parenti. Sacrifici e banchetti e poi al cadere del giorno il coro, cantato e danzato da giovanetti, accompagnati dalla lira o dal flauto, ripeteva il sacro epinicio, eseguito spesso su commissione dello stesso vincitore da qualche poeta. Questo poeta si chiamò talvolta Simonide, Pindaro, Bacchilide.

* * *

Già nell'antichità accadde che per ragioni politiche varie i giuochi Olimpici, pur conservando il loro nome originario locale, si riproducessero ora in una ora in un'altra città della Grecia e di fuori: per esempio ad Alessandria, Afrodisia, Cizico, Efeso, Epidauro, Mileto, Pergamo, Smirne, Antiochia, Tiro e forse anche a Cirene. In nessun luogo però riuscirono queste feste di imitazione, se così è lecito dire, a superare l'importanza delle vere, come non riusciranno mai probabilmente a superarla (mi si consenta il pessimismo *archeologico*) quelle nuove Olimpiadi, che oggi si vanno celebrando ora in questo, ora in quel luogo di Europa, con intenzione di continuare la tradizione antica. La festa trasportata lontano dal tempio di Giove e riprodotta tanti secoli dopo l'anatema che le scagliò Teodosio, manca di troppi elementi per riavere completo il carattere antico; e il ciclista che nei prossimi giorni di luglio, percorrendo le nordiche rive del lago di Maalar, dove il Giove di Olimpia sarebbe stato straniero, o il canottiere che vogherà poco dopo nel fiordo di Stoccolma, eseguiranno gare ignote ai concorsi antichi, ma anche dimostreranno essi e i giudici e gli spettatori, e tutti i particolari delle feste nuove come estranei siano i moderni all'antico rito. Come ognuno ricorda, l'interesse e l'importanza delle feste di Olimpia non stava tutto nei giuochi, sibbene in un complesso di cerimonie religiose, di manifestazioni patriottiche, di spettacoli d'arte, sui quali tutto dominava sovrano il culto in Giove; concordia di fede, orgoglio di patria, coscienza d'arte si fondevano nel comune consenso, in un'unione ideale, che solo in Grecia e nell'antichità sarebbe stato possibile.

Ben altre saranno invece le Olimpiadi moderne, ove col nome si vogliano rinnovare lo spirito e la grandezza antica. In un recinto consacrato ad una fede comune, dove i popoli civili riuniti si sentano veramente per brevi istanti cittadini di una patria sola, nella tregua sacra, che non i lenti araldi di Olimpia, ma la parola alata, che in un baleno dalle antenne del Marconi, può diffondersi per tutta l'Europa, dovranno svolgersi le cerimonie nuove, che non siano solo concorsi di forza, ma anche, come vogliono i tempi, gare di pensiero civile.

ARISTIDE CALDERINI.

LA CULLA DELL'ISLAM (L'ARABIA)

La conca di Saana.

Ambiente fisico.

La penisola Arabica situata a sud ovest dell'Asia, estesa quanto due terzi d'Europa e bagnata su tre lati da tre mari, il golfo Arabico o mar Rosso, il mar Indiano e il golfo Persico, è costituita da un immenso pianoro alto in media 1200 metri, orlato di monti granitici e vulcanici inclinati verso mare ora dolcemente come nel Hediaz ad occidente, ora rapidamente con promontori e frastagliature come nel Yemen Oman al sud e ad Oriente.

Al centro si rialza un nodo montuoso (Nedjed) da cui divergono rami verso gli orli della penisola alti non più di m. 600, mentre all'orlo le cime salgono fino a 3145 nel Yemen, e Oman che rappresentano dei massicci grandiosi suddivisi in più catene parallele alla costa.

Tutta l'Arabia si mostra deserta, a suolo secco desolato con poche oasi, laddove le acque, per la concavità del suolo e la impermeabilità degli strati profondi, possono arrivare alla superficie dando vita alla vegetazione e creando paludi, saline e pantani su cui si formano degli ingannevoli miraggi.

L'Arabia, dai geografi stata divisa in Arabia Petrea a nord-ovest da Petra che fu un gran centro commerciale; in Nedjed alto con le terrazze e i deserti circostanti centrali; in Arabia Felice che comprende la zona costiera col Hediaz arido al nord e col Yemen a sud aspro ma ubertoso come lo sono le valli dell'Hadramant nell'Oman e dell'Hasa sul mare Indiano e Persico.

Il mar Rosso, così detto dalla pelle rossiccia che distingueva il popolo Punt antico padrone delle coste, emigrato poi in Soria dove diede origine alla gloriosa nazione Fenicia, rappresenta sulla crosta terrestre una screpolatura invasa dal mare lunga 2200 chm. con profondità di oltre 2000 m. ramificata a nord nei golfi di Akaba e Suez, limitanti la penisola del Sinai. Numerose isole, basse madreporiche sulla costa d'Africa e alte vulcaniche su quella d'Asia, lo seminano a gruppi, mentre la costa Arabica ha in quasi tutta la sua lunghezza una frangia (seb) madreporica di banchi che, intagliati in

Tessitore arabo.

breccia nei punti dove le uadi si mostrano, lasciano alle navi passaggio per l'entrata

ANTICO CASTELLO ARABO.

nei porti di Gedda, Moka, Hodeida e Yambo. Yambo è antichissima come lo prova una tomba che la leggenda dice di Eva ed ha all'interno (185 chilometri) Medina sull'orlo dell'altipiano, la città sacra per il feretro di Maometto, conservato nella gran moschea dove pure si venerano le tombe dei due primi Califfi.

SAANA VEDUTA DA OVEST.

Gedda è il porto della Mecca a 350 chm. più al sud di Medina, patria di Maometto, meta dei pellegrinaggi di tutto il mondo mussulmano attratto a visitare ed adorare qui la casa di Dio (Kaaba). Gli arabi la chiamano El Mecarafa, ossia la nobile, centro d'ogni follia religiosa, focolaio temuto di epidemie che hanno spopolato l'Arabia e messo sempre a paura il mondo intero. Trovasi a 100 chm. dalla costa in una conca bruciante e secca in estate, umida, puzzolente in inverno sotto le pioggie che la riducono a pantano formicolante d'insetti e di malanni d'ogni specie. Saana, la capitale del Yemen, sorge a 2130 metri in un anfiteatro magnifico di monti, con vie pulite, regolari e clima salubre, avendo per porti Moka e Hodeida: Aden più a sud-est è la Gibilterra del mare Indiano, raccolta in un potente massiccio rossastro nudo e vulcanico. Mascat è la capitale dell'Oman, il più importante centro commerciale dopo Gedda: Riad è nell'interno alla base dell'altipiano centrale dove sorgeva Drey, il focolaio della setta Wahabita sul nodo di tutte le vie carovaniere irradianti nell'Arabia.

Le poche pioggie che questo paese riceve sono gelosamente raccolte in cisterne murate (*bishek*) e in pozzi profondamente forati. Dei canali

IL LAGO DI SAANA.

sotterranei, costruiti alla moda persiana dei Kana, si sono trovati nell'Oman ben conservati e difesi allo sbocco con vere opere di fortificazione perchè i predoni non abbiano ad assaltarli e togliere coll' acqua la vita agli abitanti delle oasi.

Il clima.

Per i suoi forti e secchi calori l'Arabia è ritenuto un paese sull'equatoriale termico; infatti bordato da mari caldi e da deserti brucianti non riceve mai venti freschi, perciò l'Europeo deve ben premunirsi per evitare delle fulminee insolazioni. Le temperature delle terre costiere sul mar Rosso variano da 22° a 40° gradi fra il mattino e la sera, quelle più interne da 30° a 40°. Le medie isotermiche stanno fra i 25° e 29° centigr.

La circolazione aerea di questo paese si basa sul ripiegamento dei monsoni che soffiano da sud in estate e da nord in inverno, seguendo sui mari laterali la direzione della loro lunghezza in relazione coi monti fiancheggianti. Correnti aeree secondarie, per attrazione locale, creano le brezze di mare e di terra che possono talora rendersi tanto violenti da vincere in forza le correnti primarie fino a mutarsi nel velenoso *simun* secco bruciante derivante dal deserto che ha tutti i caratteri del *ghibli* libico. Nell'interno dominano i venti dell'ovest.

Le correnti marine seguono nel mar Rosso la direzione delle correnti aeree.

In alcune rare zone alte, Nedjem, Oman e Yemen, le pioggie cadono regolari e potrebbero essere sufficienti a larghe colture se l'apatia degli indigeni si scuotesse per raccoglierle meglio e per distribuirle. L'epoca delle pioggie, che muta sensibilmente secondo le latitudini, va dal giugno al luglio nel Yemen con acquazzoni

1

RACCOLTA DEL FRUMENTO NELL'INTERNO.

2

MERCATO DEL CAFFÈ A MOKA.

3

MERCATO DI HODEIDA - CASA COLONIALE ITALIANA.

Una parte del mercato di Gedda.

a tipo tropicali (brevi violenti); nell'Hediaz si limita intensamente in dicembre, prolungandosi anche in gennaio nell'Oman. In queste epoche le regioni deserte prendono l'aspetto di steppa ritornando desolanti al primo soffio di *simun*. Si è osservato che, se nel Mar Rosso la corrente marina di carico si equilibrasse con quella di scarico, nel periodo di 4 secoli appena questo mare sparirebbe del tutto sotto la grande evaporazione; l'entrata quindi della corrente marina dallo stretto di Babel el Mandeb è di molte centinaia di milioni di metri cubi superiore a quella di scarico, in modo da compensare l'evaporazione.

Malgrado i caratteri di questo clima secco caldissimo, molte zone d'Arabia sono malsane (Mascate, Medina), mentre ve ne sono delle veramente salubri nel Nedjem dove le popolazioni si vedono robuste, vigorose, malgrado la miseria e gli stenti. Il Yemen è anche un paese favorevole pel clima, ma meno del Nedjem, per la minore aerazione ostacolata dal vicino altipiano Etiope e per la maggior umidità; l'aspetto poi del paese è gaio, alpestre, florido di boschi.

Venditore di legna e portatrice d'acqua.

La Flora.

Il paese col suo aspetto denudato e triste per le scarse pioggie non offre largo studio ai botanici, tuttavia le sue zone verdeggianti rappresentano nelle specie floreali la transizione fra l'Etiopia e l'India: così vedonsi raccolti cocchi, palme, acacie,

ADEN - CITTÀ INTERNA.

gommifere, tamarindi, piante grasse, cactee, euforbiacee. — Il dattero nell' Hediaz vi trova il suo ambiente d'origine portato dai Fenici in Soria e poi nell'Africa del Nord per cui ebbe il nome di palma phoenix. Anche il caffè vuolsi originario dell' Arabia, mentre altri botanici ne portano la patria nel Kaffa al sud dell'Etiopia, dove la pianta è allo stato selvaggio. Si è constatato anche il fatto che nella flora meridionale Arabica trovansi specie del tutto simili a quello della Colonia del Capo senza saper trovare una spiegazione. Vi ha il *celestium edulis*, pianta sacra dalle cui gemme gli indigeni ricavano un succo eccitante come la kola e la coca senza danneggiare come l'haschisch.

Alberi ben noti d'Arabia, sono la cassia, la sena, il bahamadendron, la mirra, l'alibanum, l'albero dell'incenso. Il Yemen ha tipo di vegetazione africana, ed è questa la terra che gli antichi dicevano patria dei profumi, delle droghe ed essenze orientali. Nelle colture troviamo piante tessili e tintorie, tabacco, indaco, cotone, orzo, dura, frumento, maiz e molti alberi fruttiferi, arancio, limoni, albicocchi, pere, prugne, mandorli, granate e tutte le ortaglie conosciute.

LA GUARDIA AD UNA PIANTAGIONE DI COTONE.

La Fauna.

Le acque dei mari circostanti l'Arabia sono ricchissime di vita animale. Le coste sono invase da costruzioni coralline finissime protette da alghe curiose che dondolando nel fondo attutiscono l'urto dell'onda marina e fra esse vive un mondo di molluschi, crostacei, pesci d'ogni forma e colore che procurano alimento abbondante ad intere popolazioni costiere, esportandone nell'interno anche una gran quantità preparato, affumicato, salato, seccato al sole; alimento che è la base,

HODEIDA: QUARTIERE INDIGENO.

insieme ai cereali e ai datteri, del vivere beduino. Talora la pesca è così abbondante che il prodotto inferiore serve a concimare orti e giardini. Vuolsi anche attribuire a naufragio di banchi interi di pesci gettati sulla costa da una tempesta e poi sepolti dalle alluvioni e dalle sabbie il fatto di sorgenti oleose scoperte in molti punti. Dei balenotteri passano dal mare Indiano nel golfo Persico, insieme a squali, pesci spada, sega, martello voracissimi e pericolosi. Organismi inferiori pullulano in certe epoche dell'anno sulla superficie del mare e in tale quantità da far apparire le acque lattiginose e rossastre nel giorno, brillanti di fosforescenza nelle notti scure. Meduse, echinodermi seguono poi a lunghi traini la corrente. Nel golfo Persico è grandemente fruttifera la pesca delle perle e madreperle e colla polvere dei frammenti gli indigeni preparano una ricetta prodigiosa per tutti i loro mali.

La fauna della contrada in causa della sua nudità e secchezza è scarsa e pochi campioni di grossi felini vi si avventurano in caccia famelica provenendo dalle zone vicine. Scimmie svariate saltano nei rari boschi dove pascolano anche buoi selvaggi e una schiera di roditori tra cui il *dipar-sagitta* distinto per la sua corsa a guisa di scoiattolo. Nel Nedjed vagano truppe di antilopi giganti, onagri e stambecchi, mentre nel piano corrono pazzamente gazzelle originarie appunto di questo paese. Nel Yemen la fauna è a tipo Etiopico. Uccelli carnivori (falchi, avoltoi, aquilotti, corvi) inseguono le carovane e puliscono i centri popolosi e gli accampamenti beduini. Nubi di uccelli marini volteggiano sulle isole dove in alcune si raccoglie anche del guano. Sulle paludi sorvolano pellicani, ibis, trampolieri, tortore, fagiani, faraone: nei piani corrono struzzi che vi sono originari costituendo dei fruttuosi allevamenti in monopolio dei Francesi. Sul suolo strisciano rettili, testuggini, lucertole e lucertoni, serpenti innocui e velenosi, come la vipera ceraste e il cobra capello: poi ragni, scorpioni, scolopendre pericolose. Il vento forte trasporta nubi di cavallette, credesi provenienti dagli altipiani

LA KAABA (CASA DI DIO) NEL CORTILE DELLA MOSCHEA ALLA MECCA.

Cimitero colla tomba di un capo.

persiani, che gettandosi sulle colture non vi lasciano neppure le radici, causa di spaventevoli carestie.

L'Arabia è la terra famosa degli animali da corsa e da soma. Il cavallo e il cammello sono sacri per i mussulmani. Del cammello l'arabo è amico e compagno nelle lunghe marcie attraverso il deserto, lo venera perchè è sul cammello che Maometto salì in cielo; lo ama perchè è docile, sobrio e resistente, avendo in sè quanto può servire ai bisogni dell'uomo. Un verso del Corano dice che il cammello fu creato da Allah colla stessa creta che servì pel dattero e per l'uomo, quindi lo considera membro di famiglia; lo festeggia in vita e lo piange morto, eccitandolo alle fatiche col canto e colla voce senza mai batterlo, la qual cosa porterebbe disgrazia. Il cavallo serve all'arabo ricco o guerriero, e la razza migliore d'Arabia è quella del Nefud, cresciuto libero nelle steppe, con forme agili, pieghevoli, coraggioso, fiero nel portamento, intelligente e veloce tanto da oltrepassare nella corsa lo struzzo. E' difficile che un arabo venda il suo puro sangue detto Koslam, mentre cede volentieri il mezzo sangue (Kadiz). Vi sono ottimi cani da guardia delle mandre e greggi, poi asini di belle forme, fieri, sobrii, pazienti e tenaci nelle marcie, e anche bufali, montoni, pecore a grossa coda, capre. Tutti gli animali da cortile vi sono rappresentati fuorchè il maiale, proibito dal Corano.

Le Genti.

L'Arabia ha potuto finora evitare d'essere ingoiata da qualche potenza, in grazia della sua aridità assoluta, priva d'ogni risorsa, con coste inabordabili.

Eppure fu in questo ambiente desolato e da questo popolo fiero che Maometto potè far uscire un luminoso raggio di civiltà, lasciando nel mondo indelebili traccie; potenza che declinò rapidamente quando il Turco vi fu insediato assorbendone tutte le risorse, senza offrire alcun compenso morale e materiale ai sudditi gloriosi. Dagli studi moderni la tribù che si considera più pura e che della nobile razza semitica tiene i caratteri etnici è quella degli Ariba sparsi nel Yemen e Oman in piccoli frammenti, dove era l'antico paese

Un lato della città di Saana.

dei Sabeani. Le tribù più diffuse dei Nedie, degli Arriza spadroneggianti il paese interno sarebbero invece emigrate dalla Mesopotamia come quella dei Mustazabe derivate dal Sinai. Le tribù costiere portano poi i segni visibili degli incroci molteplici con Assiri, Turchi, Africani. I Slebi del Nedjem deriverebbero dal tronco indiano.

Il tipo nomade pastorale, di nobile razza, ha media statura, figura agile, slanciata, portamento fiero, nobile, membra ben proporzionate, rotonde e regolari, con attacchi fini e estremità piccole, muscolatura vigorosa, elastica, con poco panicolo adiposo dovuto al genere di vita attivo e sobrio. Mostra carnagione bruna, cranio alto doligocefalo (ind. cef. v. 70) con occipite prominente, fronte alta, viso ovale a tratti regolari, naso fino talora arcuato, occhi neri profondi nascosti da palpebre che l'abitudine della luce viva fa tener aggrottate dando alla fisonomia un aspetto quasi feroce, labbra tumide ma ben delineate aperte su denti bianchissimi e forti, capelli lunghi raramente cresputi o lanosi, sistema peloso scarso. Le donne hanno forme belle, un bel viso, un incedere sicuro ed altero.

La loro grande preoccupazione è la toilette, immaginando mode curiose, ingrandendo col nero d'antimonio le occhiaie, stampando nèi sul viso, arrossando le unghie col ennè (laudonia inermis), come la palma delle mani e la pianta dei piedi.

L'individuo è di carattere quieto, generoso, gaio nell'intimità, riserbato e apatico in pubblico per qualunque emozione; violento nella lotta ma non crudele coi vinti e deboli. Semplice di costumi e di linguaggio ha conservato inalterati i suoi usi, il suo vestire, la sua lingua, attraverso a tanti secoli, e solo alle armi antiche ha sostituito il fucile. Orgoglioso del suo passato, entusiasta della sua fede, e della vita nomade libera nello spazio senza confine, preferisce al palazzo, alla casa comoda, agli agi di una vita operosa e sedentaria, la vita sotto la tenda antica, le corse sfrenate a cavallo e sul cammello, l'ozio gaudente, inebbriante, lo snervamento intero dei suoi sensi voluttuosi, epperò lo si trova vecchio precoce a 40 anni ed accasciato a 50, senile a 60, ma senza aver sofferto malanni. E' proverbialmente sobrio, mangiando una sola volta al giorno circa 200 gr. di cibo a base di carne, focaccia, dattero, e, come ha canti di gloria per la resistenza alla fame e alle fatiche d'una lunga marcia, ne ha altri di gioia per i godimenti di un lauto banchetto inaffiato di sidro.

E' un appassionato giuocatore di mugolo, che rassomiglia al nostro giuoco di scacchi e passa con questo intere giornate. Mostrasi avido ma non inospitale, poichè la carità è d'obbligo fra i veri credenti. Malato o ferito si ritira in un luogo solitario e senza lamento e paura vi attende la morte sognando quel paradiso voluttuoso che gli ha promesso Maometto.

Il fervore religioso che in antico aveva raggiunto un grado quasi delirante, ora si è mitigato di molto e solo si compiono con gran raccoglimento le feste d'uso.

L'indifferenza e l'ebbrezza con cui i fedeli affrontano la morte deriva, oltre che dal fascino del premio eterno sensuale, da quel sentimento fatalista che è atavico nel carattere dei popoli orientali e di cui Maometto, da esperto osservatore, seppe così bene stimolare formulandovi sopra l'idea delle predisposizioni in tutte le manifestazioni umane.

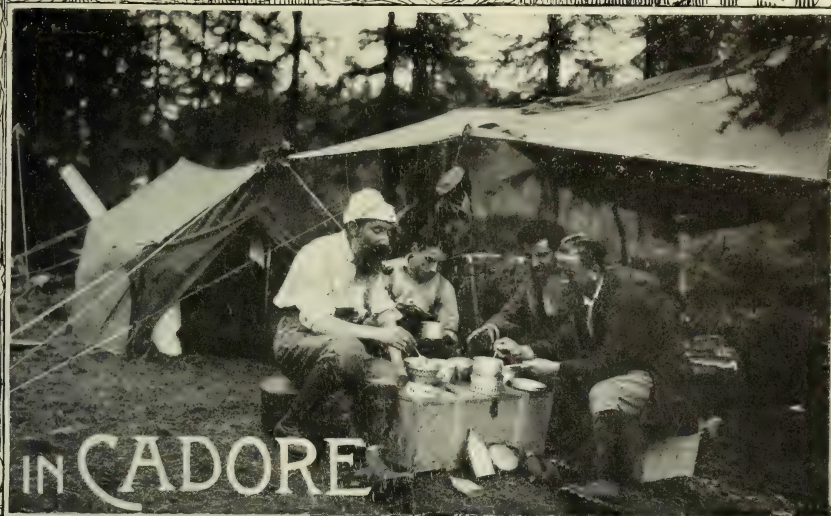
Conserva con dignità la parola data; la razzia è permessa ma senza spargimento di sangue, determinando questo fatto un sollevamento di tutta la famiglia del clam o della tribù contro l'assassino. Le tribù sono governati da sceik e in tempo di guerra da aghid, gli uni nobili o ricchi, gli altri pratici e valorosi. L'Arabo veste il caftan di pelle e il mantello tessuto di aba, porta pantaloncini stretti e un camicione di color oscuro a maniche corte e con apertura quadrata sul petto e sulle spalle, fermato alla cintura da una fascia di pelle verde o rossa o da una catenella: l'abito ha una orlatura al fondo e al collo gialla ricamata in rosso o verde. Una pezzuola nera girata intorno al capo lascia vedere i capelli lucidi, neri, ingrassati. Calzano babuccie rosse di cuoio e le donne sandali a fettuccie. Il beduino veste una pezza di cotonata bianca o azzurra lunga 2 metri ravvolta intorno alla vita fino al ginocchio e fissa ai fianchi da una cintura in cui si fissa il gembie o pugnale a lama curva. Benchè il Corano prescriva la testa rasata i beduini lasciano i capelli lunghi e ricciuti su cui girano una lunga corda gialla rossiccia che serve a loro di esca per ravvivare il fuoco.

Il matrimonio fra cugini è di regola, ragione per cui chiamano la moglie cugina, e la cerimonia s'inizia con un ratto simulato. I poveri sono monogami, i ricchi poligami, lasciando però a ciascuna moglie una propria casa dove s'accoglie anche la sua famiglia.

Come gli indiani, gli arabi, uomini e donne, hanno l'uso di tener fra i denti della mascella inferiore e il labbro una grossa cica di tabacco polverato.

I cosidetti Kabili del Yemen non sono che gli agricoltori della contrada, così come i fellah nell'Egitto ed abitano villaggi di case in pietra, vivendo con usi e costumi proprii ben distinti dagli arabi, evidenti pel turbante bleu scuro intorno a cui girano la solita corda. Vestono alla beduina col lembo di stoffa bleu intorno ai fianchi e col camiciotto (gibbè) di pelle di montone col pelo ravvolto all'interno, senza calze nè pantaloni, coi piedi nudi nei sandali.

Vi sono stormi di ebrei naturalmente raccolti nei centri commerciali che assorbono, insieme ai greci e siriaci i rami migliori di produzione andando a gara per tirare dal lavoro e dalle necessità arabe il succo che tutto muove.

Dottor **MUZIO CARLO.**

IN CADORE

ASPETTANDO TENDOPOLI

Alla scoperta del Cadore? Del Cadore, che ha una storia più volte millenaria e una civiltà più volte secolare, che ha le borgate fiorenti e i cittadini orgogliosi della loro terra, che domani sarà collegato alla pianura dalla desideratissima ferrovia, che oggi ha le strade percorse da centinaia e centinaia d'automobili e da migliaia di biciclette ogni giorno, e buoni alberghi che rigurgitano di forestieri, e i monti battuti per ogni verso da soldati, da alpinisti, da cacciatori? Del Cadore, che fu cantato dal Carducci in un'ode stupenda, che nelle valli, nei boschi, sulle vette, lungo i torrenti, accolse i pittori più famosi convenuti a ritrarne le selvagge bellezze, che seppe inspirare persino un'opera ad un musicista, e che è stato descritto, e bene, in ogni meraviglia di natura, in ogni monumento d'arte, in ogni episodio di storia, nella prosa d'una decina di guide? Nel Cadore alcunchè di nuovo da scoprire o da ammirare?

E perchè no? Già, delle automobili su quelle larghe e comode strade la maggior parte si abbandona così voluttuosamente alle delizie della velocità, da non consentir del paese che una visione incerta e confusa; e degli ospiti, solo quando la macchina sosta alla dogana sul punto d'uscir dal Regno o a rifornirsi di benzina in una città delle Prealpi, i più si accorgono di aver traversato giusto allora una delle più pittoresche regioni montuose d'Italia. Quanto all'umile ciclista come non sentirsi turbato o distratto dal dubbio d'un possibile incontro, a una risvolta della strada, con l'autocarro, che non suona mai la trombetta d'avviso, o con l'automobile che la suona sempre troppo tardi? Nè con la fatica dello spingere a forza la bicicletta su per una strada in salita potè mai accordarsi la serenità della contemplazione.

Una volta, dicono, non era così. Negli anni che sembrano ormai lontani quasi di favole, quando il carrettiere sull'asse d'abete sporgente lateralmente dal carro sedeva come su un trono signore incontrastato delle strade cadorine, e al Cadore si saliva dal piano in carrozza, l'animo era aperto a cogliere tutta la bellezza del paesaggio e aveva modo e agio d'ammirarla e di goderla. Non tutti però credono ai lodatori del tempo che fu. Chi ricorda l'interminabile noia d'intere giornate di vettura, al passo per ore e ore, con le frequenti soste per dar riposo ai cavalli, dove il cocchiere aveva amiche le ostesse, sa anche il rassegnato torpore che solo occupava la mente, il sonno che opportunamente sigillava le palpebre, l'indifferenza con cui era accolto l'avvicendarsi dei panorami, l'uggia che cresceva ad ogni campanile, che non fosse quello che segnava la meta...

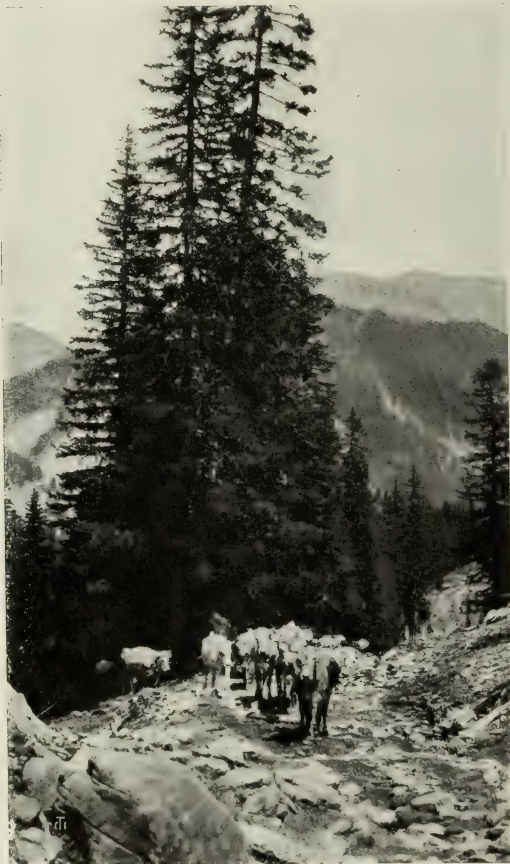
Ci si andava anche a piedi. Su da Ponte nelle Alpi, da Fortogna, da Longarone, nel Bellunese, durante i mesi estivi era tutta una processione di viandanti; e più degli emigranti che ritornavano in patria, e degli operai che si recavano ai lavori, erano numerosi coloro che a piedi si recavano per diporto « in montagna ». E a molti della pia-

nura veneta pareva già una forma d'alpinismo superare per la Cavallera, come appunto vien chiamato quel tratto della strada d'Allemagna, i 350 metri di dislivello tra Perarolo e Pieve di Cadore. Le molte diserzioni dapprima per il ciclismo di recente diffuso, poi il polverone e i pericoli delle automobili, e infine la persuasione che le lunghe passeggiate tornassero più igieniche e amene e gradite tra il verde delle selve e delle praterie, hanno felicemente diradato le loro file e oggi, anche perchè si son fatte migliori le condizioni economiche dei lavoratori, le vie sono deserte di pedoni, e non rimangono che pochi tenaci stranieri, calati dal Tirolo, a mostrare la sopravvivenza di questa modesta specie di podismo. Ahi, che tra loro non mancano le straniere non più giovani, vestite di verde, un po' lacere, un po' sudicette, col sacco rigonfio sulle spalle, col bastone ferrato lungo due volte loro, col cappello ornato di lunghe penne, ma scarso d'ombre alla fronte gocciolante!

I nostri non più. Ormai sanno che il regno degli alpinisti comincia soltanto dove quello della strada ha fine. Sanno resistere agli allettamenti delle grosse borgate raccolte intorno ai campanili aguzzi, e prendere tosto le mulattiere e i sentieri dell'erta. Non hanno che da scegliere. Da ogni villaggio anguste e ripide vie, vigilate qua e là da alte croci votive, conducono tra il verde alle ultime case sperdute tra i monti: vie selciate per resistere alle acque che vi scorrono come nell'alveo d'un torrente nei giorni delle pioggie dirotte, e per resistere all'attrito dei traini al tempo della fienagione. Più su se ne distaccano i sentieri che mettono alle malghe dei pastori, ove dal luglio all'agosto le mucche della mandria pascolano in pace con gran musiche di campani, e ai «tabiai» del fieno, se i prati alpestri consentono ivi nell'estate un abbondante raccolto. Una volta lungo i sentieri scoscesi s'incontravano uomini e, più spesso, donne, curvi, stanchi, affranti, sotto il peso di mucchi enormi di fieno o di legna; oggi, non tenue segno di progresso e promessa di vita più riposata e più umana, dalle sommità alle valli si tendono fili di metallo, su cui appeso ai saldi rostri trasvola lievemente il carico con un lungo sibilo di sirena.

E quanto più uno sale, l'aria gli si fa più pura e più leggiera; l'orizzonte s'allarga per la gioia dei suoi occhi e del suo spirito; un'ebbrezza di libertà sconfinata lo prende e lo esalta. Le mulattiere conducono oltre i boschi dei faggi e oltre i boschi dei larici e degli abeti, ove nel tardo autunno è così vivo il contrasto dei toni rossastri, verdeazzurri e gialli d'oro vecchio; i sentieri oltre i forteti dei «mughi» come lassù chiamano i pini nani, tutto un groviglio di rami e di aghi, che mantiene ferma la compagine di rovinosi pendii; e si giunge ai ghiaroni, dove con qualche ciuffo d'erba secca si estingue e muore lo sforzo delle vegetazioni. Di contro, senza più ostacoli tra mezzo, si levano quasi d'un balzo le montagne della nuda roccia, candida roccia che sfavilla nel sole come se una miriade di cristalli la incrostasse, ma pronta nel volger dell'ora o nel passar d'una nuvola ad assumere le più varie colorazioni, non come specchio in cui si rifletta la luce esteriore, ma come se da essa veramente come dall'unica fonte emanasse la luce. Tale la «croda» delle Dolomiti.

... PIÙ SU SE NE DISTACCANO I SENTIERI CHE METTONO ALLE MALGHE DEI PASTORI...

Il Cadore è tutto così: a lato di quello che conoscono anche i frettolosi ricercatori dei paesi che la moda consiglia per un soggiorno estivo, e che si spinge coi ridenti villaggi lungo le tre strade a ventaglio verso il confine di San Vito, verso il lago di Misurina, verso il passo di Monte Croce, risalendo per gran tratto il corso dei fiumi Boite, Ansiei e Piave, v'è il Cadore quasi ignoto delle vallette laterali, le cui acque a quelli affluiscono in fragorosi torrenti o, più spesso, in rivoli tranquilli. Sono in queste le vie che, inalzandosi lungo i facili pendii fioriti di anemoni e di genziane, o insinuandosi fra i dossi rocciosi che

...E SI GIUNGE AI GHIARONI DOVE SI ESTINGUE E MUORE LO SFORZO DELLE VEGETAZIONI...

emergono a fior di terra come vertebre di scheletri antidiluviani, conducono ai gruppi montuosi, dei quali solo quelli ben visibili dalle carrozzabili o dalla pianura hanno un nome e una fama: così l'Antelao e il Pelmo, a cui dirizzavano le prore gli antichi navigatori dell'Adriatico per giungere sicuramente al porto e alla città di San Marco; così le Marmarole che Tiziano, nato a Pieve di Cadore, più volte ritrasse come sfondo nei quadri religiosi. Altri ebbero i nomi dai pastori e dai cacciatori, ed ora li ripetono con reverenza gl'iniziati, che sanno di ciascuno i passi più ardui e perigliosi, gli ostacoli opposti ai primi salitori, gli sforzi e i rischi a cui questi dovettero la vittoria. Ma di altri tra i più cospicui, che pur segnano il confine politico geografico ed etnografico d'Italia, manca tuttora il nome italiano. Da ciò incertezze ed errori non di rado nelle carte dei nostri topografi.

Che infinita varietà di forme, che inesauribile e fantasiosa ricchezza d'architetture e di sculture nelle Dolomiti del Cadore! Suscitano alcune l'immagine di opere colossali di difesa elevate pietra su pietra contro ogni assalto da un popolo di giganti nei delirii della paura: fosse, trincee, barriere, bastioni, cortine, castelli, fortezze, e non vi mancano le merlature a coronamento dei torrioni, nè tra le spesse muraglie vani di cunicoli, e fessure a foggia di finestre o di feritoie. Dove un tempo si accoglieva come in una conca un ghiacciaio oggi scomparso, ci par di ravvisare un enorme anfiteatro, dai cui alti gradini un concilio di eroi dovesse di sovente assistere a qualche sovrumano spettacolo di forza e di lotta. In taluna di quelle montagne, più raccolta e conchiusa, ci si mostra la più vasta delle cattedrali, di cui le navate dalle tonde cupole latine o dalle aguglie goticamente esili e affilate forse aspettino nel trepido silenzio il compimento d'un mistico rito. In un susseguirsi di vette e di abissi lungo uno stesso crestone compaiono l'onde d'un mar di tempesta petrificate dal cenno e dal prodigio d' un Dio. Altri gruppi richiamano alla memoria le rovine d'una grande città morta, dalle torri pendenti, dai propilei abbattuti, dalle colonne mozzate, dagli obelischi infranti. E Giosuè Carducci in un tramonto sereno salutava « palagio di sogni, eliso di spiriti e di fate » le Marmarole che si tingevano di rosa, di quel rosa che sembra veramente riverberato da un fuoco interiore, che arda il cuore alle Dolomiti.

Di fronte a simili scene di natura così perfette e vaste e armoniose, che nell'animo di chi rimira avvivano il più sano e schietto en-

tusiasmo, proprio quando più mutevole e rapido è il giuoco delle luci, quando più l'avvicinarsi del tramonto cresceva fascino di luci alla visione, chi non ha sentito un impeto di ribellione contro la tirannia della civiltà, che tutti uguaglia e sommette alle medesime consuetudini quotidiane, e all'appressarsi di quell'ora costringe alla discesa e al ritorno? Riguardar l'ombra calare, distendersi violacea sulla montagna, e dover improvvisamente riscuotersi dalla contemplazione e quasi ridestarsi dal sogno, e volgere le spalle, e muovere a gran passi verso il paese e l'albergo lontano, dove già fuma la cena, e il letto attende con le lenzuola riboccate e con le coltri bene sprimacciate.

Ci sono i rifugi alpini: è vero. Cinque ne conta il Cadore, eretti dalle Sezioni venete del Club Alpino ad agevolare le principali tra le ascensioni, che su quei monti si possono compiere. E sono veri e propri alberghetti dai lettucci, che ricordano quelli di bordo, ma sono spesso migliori, che non mancano di reti metalliche e di lenzuola che odoran di spigo, nei quali l'alpinista può sognare tranquillamente, mentre fuori del rifugio urla la tramontana e la tormenta mulina la neve, le ombre crucciose dei primi tra i precursori, tutti contrabbandieri o cacciatori di camosci, che su quelle stesse rupi dormirono i sonni della stanchezza entro una grotta o sotto le stelle. Ma non sono che cinque: sul Pelmo, tra l'Antelao e il Sorapiss, nella val Talagona, fra le Marmarole, nell'alta val Giralba. Pochi, mentre tante sono le montagne cadorine degne d'attrarre a sè i pellegrini dell'alpinismo.

Ci sono anche le «casere», e queste s'incontrano più di frequente. Ma anche di esse il numero è limitato, e non sempre si trovano là dove occorrerebbe. E poi convien diffidarne. L'ospitalità che offre il loro duro tavolato sotto un povero tetto d'assi sconnesse, attraverso il quale nelle notti serene occhieggiano le stelle e in quelle altre goccia la piova, è troppo fumosa e pruriginosa. E anche quando non vi dimorano il «casaro» o il pastore e i loro cani, non capita mai di dormirvi soli. Così è avvenuto che notti che dovevano ritemprare i muscoli e ristorar le forze alla vigilia d'una faticosa arrampicata, non fossero se non uno sperpero di energie, una fiera battaglia, una disperata difesa, e, ahimè, una sconfitta senza mai possibilità di fuga.

Non rimane dunque più che la tenda, per ricercar su quei monti l'indipendenza e la libertà.

* * *

Le solite illusioni umane: la tenda portatile, anzi tascabile, quella che dovrebbe assicurare all' uomo la felicità della chiocciola, quella che sognano tutti gli inquilini in collera col padron di casa, non fu peranco inventata. Posta nel sacco, pesa; e lo sanno le spalle dei nostri soldati. E gli alpinisti per riuscire nelle audaci imprese, devono procedere su franchi e spediti con leggerezza e con facilità di movimenti. Meglio dunque affaticarsi una volta tanto, e piantar la tenda una volta sola. Ad una condizione però: che il luogo prescelto sia dei più ameni per un lungo soggiorno, e consenta nei dintorni copia e varietà di gite e di svaghi, dalle modeste passeggiate nei boschi alle ardimentose prove su per l'erte pareti di roccia fino alle aeree vette.

Così hanno fatto quest'anno felicemente i preposti della S. U. C. A. I. che già la quarta

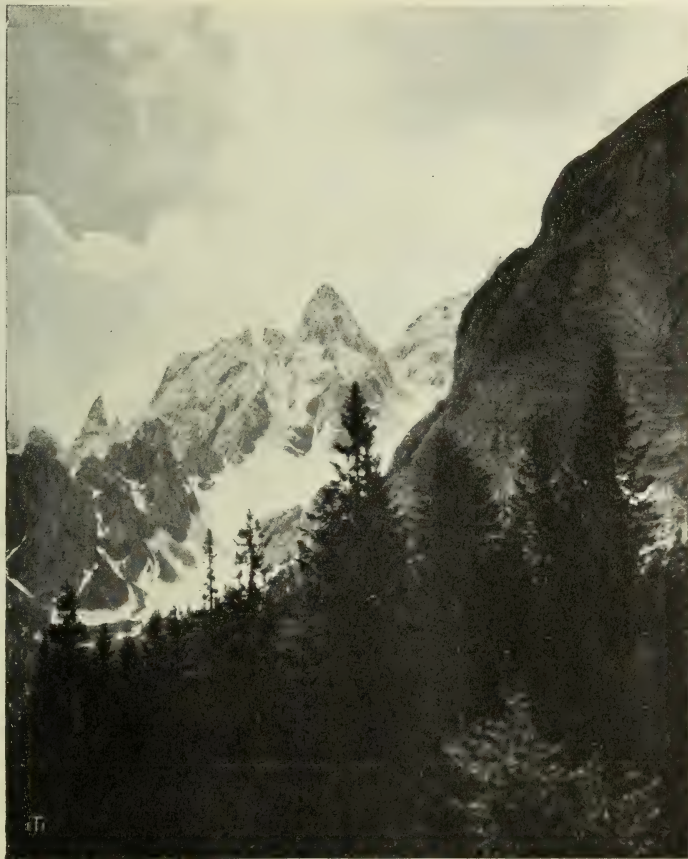
... GROSSE BORGATE RACCOLTE INTORNO AI CAMPANILI AGUZZI ...

volta invitano i giovani delle nostre università a passar qualche settimana d'estate accampati sui monti. Non potevano scegliere meglio.

Nel Cadore, l'alto Comèlico, « di borgate sparso nascose tra i pini e gli abeti », il verde Comèlico cantato dal Carducci, è di tutte l'estrema delle vallate, e insieme l'estrema delle vallate italiane. Pàdola, sul torrente dello stesso nome, che più sotto, a Santo Stefano, si butta nel Piave, è infatti il più settentrionale paese d'Italia, e l'ultimo della strada, che mena fra i boschi al confine di monte Croce. Per chi la risalga, pochi chilometri più su di Pàdola si apre a sinistra la Valgrande. Abbandonando la via maestra per la carrareccia, in un quarto d'ora si giunge a mezzo la valle e in uno degli angoli più remoti e dei recessi più tranquilli delle Alpi e del mondo. Un piccolo albergo e una villa, anche più ospitale e ridente nella sua semplicità montanina, non valsero a togliere finora alla Valgrande primitività e verginità, nè a scemarle quell'indefinibile senso di pace alpestre, che dona l'oblio del mondo e fa gli uomini di tanto lontani.

« "Sucaini!,, in alto! »

Là traversa la Risena, un torrentello che porta le sue acque al Rio di Pàdola. D'intorno il bosco è dei più rigogliosi, ma s'apre talvolta e s'allarga ad accogliere in sè una fresca distesa di prati. Da un lato a fiancheggiarla, a proteggerla, il monte Aiàrnola, la Croda di Campo, la Cima d'Ambata, la Cima dei Bagni; di fronte il gruppo di Popera, riscintillante di nevai e di ghiacciai, nel quale culminano il monte Popera e la Cima Undici, cime tutte che per altezza poco si scostano dai tremila metri. A destra di Cima Undici una larga insellatura: è il passo della Sentinella. La catena dolomitica si rileva con la Croda Rossa e si stende fino alla Croda sovra i Collesei; più sotto, erta muraglia minacciosa, sbarra la valle il Creston di Popera. Ma più in là la montagna perde ogni asprezza, si rifà verde, e dichina in un paesaggio da idillio: prati fioriti, colline irrigue, musica di cascatelle; una casera che fuma, un gregge che pascola; Selvapiana, a cui si giunge agevolmente in un'ora di cammino per i sentieri della Valgrande. Nella Valgrande e a Selvapiana tra due mesi a 1556 metri d'altitudine sorgerà la nuova Tendopoli, Tendopoli per il 1912 la capitale del Cadore degli alpinisti.

Tutto un immenso campo di esercitazioni e di studi s'offrirà così ai giovani delle nostre Università in una regione, che alpinisticamente e, si può dire, geograficamente è tra le meno note d'Italia. La letteratura che ne tratta è scarsissima; la toponomastica incerta; rarissimi gli alpinisti che vi abbiano tentato qualche ascensione dal versante di Valgrande. Dolomiti stupende, dalle linee ardite e slanciate, dalle pareti vertiginose, dalle vette a frastagli: facili talune che sembrano attirare con molli blandizie i più restii lassù a godere le gioie, di cui l'Alpe è libera dispensiera pure ai men degni; ardue le più, tanto da non cedere che ai migliori e dopo fiere battaglie. E delle cime secondarie talune sono vergini tuttora, e minacciano già una strenua resistenza contro ogni insidia e contro ogni audacia.

Meglio così, se la febbre dell'ignoto, del nuovo, del non mai tentato, non declina, non si placa nel cuore di chi ama le Alpi. La ri-

cerca affannosa delle cime dimenticate dai primi e, ove queste manchino, almeno d'un esiguo spuntore sdegnato dai primi non accenna per anco a scemare, e l'orgoglioso disprezzo dei giovani per le vie comunemente battute spinge oggi i più ardimentosi a cercarsi una via là dove ai primi salitori osare era sembrato follia, e a trovare soltanto nel proprio senno e nella propria forza gli aiuti e i consigli, che i predecessori erano usi a cercare nelle peste larghe e fonde d'un montanaro, che camminasse davanti. *Ubi voluntas, ibi via.* E il più alto simbolo della fratellanza umana è nell'atto di due giovani che si legano alla stessa cordata, e sanno che l'errore di un solo porrebbe a repentaglio le sorti d'entrambi.

I grandi vantaggi che reca in sè e con sè la vita alpina, più che non alla fisica pienezza della vita, valgono ad avvalorare lo spirito, a temprare il carattere, a formare da noi gli uomini nuovi. Questo sentono i giovani; e non invano nell'anno che segna per l'Italia il rifiorire d'ogni più sana energia nazionale, hanno prescelto per questo loro annuale ritorno alla semplicità e alla libertà dell'Alpe un tratto di montagne, sulle cui vette passa il confine. Se v'è in quella fitta cerchia di monti un'ampia depressione, quasi una breccia traverso cui si può valicare dal Tirolo al Cadore, non a caso quel valico porta il nome di passo della Sentinella.

Pur nell'allegra cordialità della convivenza sotto la tenda, e nelle lunghe ore che i giovani trascorreranno all'aperto nel sole con gli occhi fissi ai monti terminali d'Italia, altre voci eroiche giungeranno al loro cuore. Perchè di tutte le nostre regioni alpine il Cadore è la sola, che nella storia recente d'Italia abbia una sua storia e una sua epopea. Dall'aprile al giugno del 1848 un pugno di montanari, che altre armi e munizioni non avevano se non qualche vecchio fucile da caccia, le falci fienaie, ma più i sassi delle loro montagne, privo di tutto, stretto da ogni lato in un cerchio di ferro dalle milizie austriache che avanzavano dall'Ampezzo, dal Bellunese, dalla Pusteria, dalla Carnia, resistette per quaranta giorni, ributtando i nemici in dieci battaglie. Anima dell'eroica difesa Pietro Fortunato Calvi, il capitano che da Venezia liberata aveva mandato ai Cadorini Daniele Manin.

Due monumenti ebbe Pietro Fortunato Calvi dai Cadorini, l'uno di recente in cima a un colle fra Tai e Pieve, l'altro vent'anni dopo il martirio di Belfiore, a piè della torre del palazzo della Comunità nella piazza di Pieve, in mezzo alla quale fu pure eretta, nel bronzo, la statua di Tiziano. Raffrontando questa a quel povero marmo, da cui più forte lo chiamava e gli chiedeva i cantici antichi « quel baldo viso di giovine disfidante », vent'anni or sono nella piazza di Pieve pensò il Carducci la sua ode.

Le ridicano nell'accampamento di Selvapiana i giovani le strofe infiammate del poeta.

Io vo' rapirti, Cadore, l'anima
di Pietro Calvi; per la penisola
io voglio su l'ali del canto
aralda mandarla. — Ahi, mal ridesta,

ahi non son l'Alpi guancial propizio
a sonni e sogni perfidi, adulteri!
lèvati, finì la gazzarra!
lèvati, il marzio gallo canta! —

Così ammoniva allora il poeta: e non è questo avvenuto? Non fu udita la sua parola? In solo un ventennio non s'è rimutata l'Italia? Non s'è ella allora levata?

Quando su l'Alpi risalga Mario
e guardi al doppio mare Duilio
placato.....

Non è giunta l'ora di gloria, vaticinata dal poeta? Al confine d'Italia e in faccia ai monti ch'egli vide e cantò, sentiranno i giovani, come non mai prima, la bellezza dell'ora eroica che volge per l'Italia nostra, l'Italia che nel suo trionfo oggi sì, o poeta, potrebbe Tiziano ripingere

assunta novella tra le genti.

GIOVANNI CHIGGIATO.

Esito della Votazione per l'approvazione del Bilancio 1911 e per l'elezione di 8 Consiglieri e 3 Sindaci.

Nella Sede del Touring, il 2 luglio 1912, alle ore 9, i Sindaci rag. Camillo Magnocavallo, rag. Turrini Gino, rag. dott. Rocca G. B., in obbedienza al disposto di cui all'art. 37 dello Statuto Sociale, ed alle deliberazioni dell'Assemblea Generale del giorno 31 marzo 1912, constatata l'incolumità dei suggelli stati apposti alle urne racchiudenti le schede pervenute a tutto il 1° luglio 1912 hanno proceduto allo spoglio delle medesime, che ha dato i seguenti risultati:

Votanti	N.	18 351
Approvano il bilancio	»	18 282
Non approvano il bilancio	»	63
Schede nulle	»	6

Sono eletti pel triennio 1912-1913-1914 a Consiglieri i Signori:

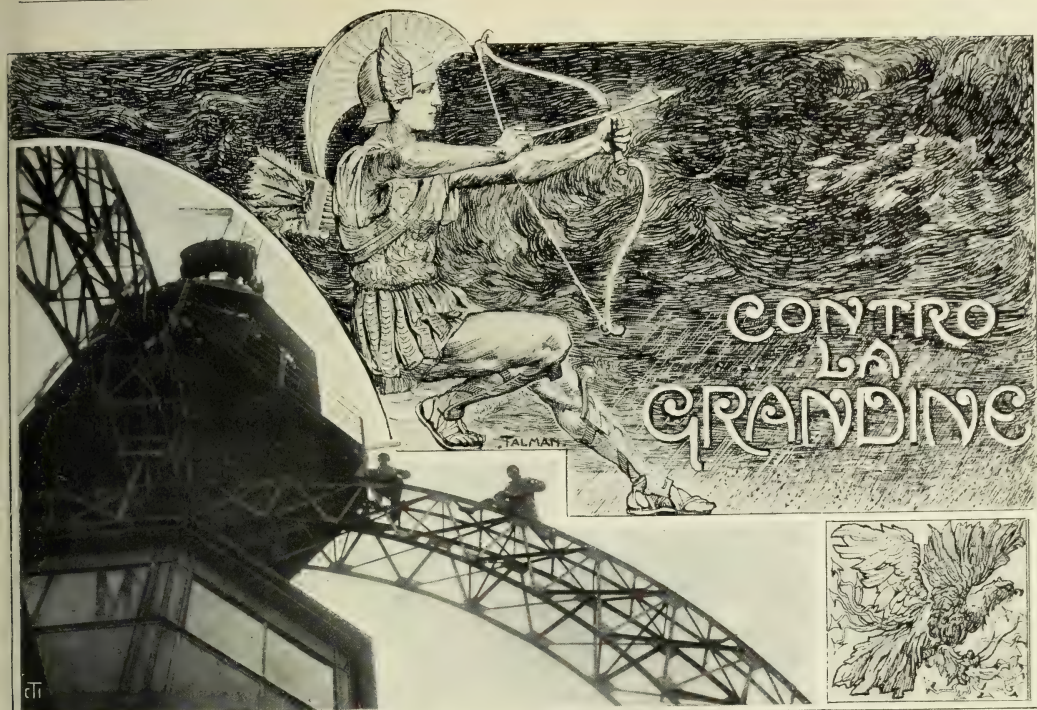
Binda ing. Achille	con	voti	N.	18 220
Riva comm. ing. Alberto	»	»	»	18 226
Zaffaroni cav. uff. Alfredo	»	»	»	18 188
Colombo sen. ing. Giuseppe	»	»	»	18 220
Majnoni d'Intignano sen. gen. Luigi	»	»	»	18 205
Mangiagalli sen. dott. prof. Luigi	»	»	»	18 201
Mangili sen. Cesare	»	»	»	18 218
Serina dott. cav. Gerolamo	»	»	»	18 214

Un centinaio di voti andò poi disperso su una ottantina di nomi, su nessuno dei quali si ebbero più di dieci voti.

Sono eletti Sindaci per l'esercizio 1912:

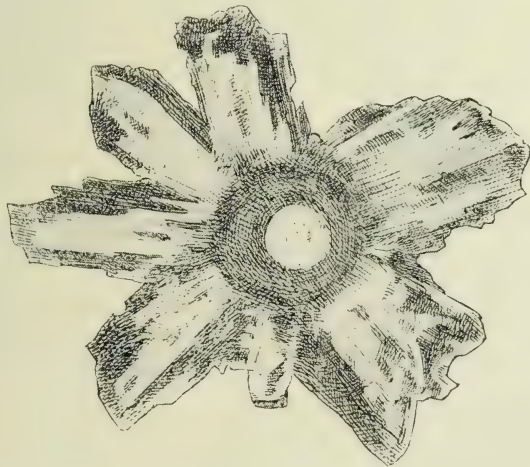
Magnocavallo rag. Camillo	con	voti	N.	18 228
Turrini rag. Gino	»	»	»	18 241
Rocca dott. rag. G. B.	»	»	»	18 251

Pochi voti dispersi anche pei Sindaci.

CONTRO LA GRANDINE

SCONGIURI FOLKLORISTICI E TENTATIVI SCIENTIFICI.

Generalmente si teme la grandine più per la rovina dei raccolti che per la benedizione di qualche ettogramma di proiettili pioventi sul cranio... e sulle mani, con la velocità di una ventina di metri al minuto secondo.

Finchè la gragnuola ha dimensioni piccole, relativamente *oneste*, passi e fugga: ma cadono, a momenti, non chicchi ma palle, non confetti ma veri massi. Il signor Luigi Servè assicura che, su per giù, la grandine ammazza ogni anno centocinquanta persone; dato che il numero sia esagerato, rimane tuttavia una ragionevole preoccupazione per questa meteora contro la quale non giovano gli ombrelli. — Le grandinate terribili sono una vecchia storia.

Il profeta Giovanni parla di certi deliziosi chicchi di grandine che nel sistema metrico, nei tempi biblici non ancora adottato, avrebbero pesato venti chili.

Le varie forme della grandine.

Se ciò è troppo, secondo la logica dell'attualismo, e concede alla gente di dubitare che vi sia iperbole, saranno sempre degni di qualche considerazione dei pezzetti di ghiaccio grossi come un uovo, quali caddero, cadono e purtroppo cadranno ancora, qua e là, se i *Niagara elettrici* del conte di Beauchamp e del generale Négrier non ci assicureranno contro le piccole e le grandi miserie della grandine.

Impensierivano già i vichingi del Baltico, i quali pur avevano le orecchie e le ossa parietali protetti dall'elmo. Ecco, infatti, una canzone scaldica nella quale il barbaro poeta narra le vendette delle Valchirie seminanti la gragnuola :

« Dura piove sugli elmi la grandine: sono pietre delle nubi che si polverizzano sul bronzo ed acciecano i soldati.

« Il genio della tempesta lancia con furia freccie appuntite in viso ai combattenti ».

Queste freccie appuntite fanno dubitare che le palle della terribile grandinata nordica fossero simili a quelle precipitate a Saluzzo nell'estate del 1911, che erano irte di sporgenze.

Il popolo vide in quelle appendici le corna del diavolo e collegò il fenomeno ad un'offesa da poco fatta all'altare del beato Ancina, nel Duomo della città, da certi ladruncoli.

La grandine nelle varie forme.

Vide anche, in qualche grano di quella grandine scellerata, l'occhio del diavolo, cioè un nucleo sferico, che altro non è se non un'associazione sferica di cristalli di ghiaccio, molto frequente anche nelle grandinate più minuscole.

Benvenuto Cellini narra, nella sua *Vita*, di una famosa grandinata di Lione. Era grossa, la gragnuola, come palle di cerbottana; poi crebbe a pallottole di balestra; ringrossava quindi come grossi limoni, sì che Benvenuto prese a cantar un *Miserere* e vedendo che nemmeno col salmo riusciva a proteggersi, dovette coprirsi il capo coi panni.

« Questa cosa durò un pezzo, pur poi cessò, e noi che eravamo tutti pesti, il meglio che noi potemmo ci rimettemmo a cavallo; ed in mentre che noi andavamo verso l'alloggiamento, mostrandoci l'un l'altro gli scalfitti e le percosse, trovammo un miglio innanzi tanta ruina, che pare impossibile a dirlo. Eran tutti gli alberi mondi e scavezzati, con tanto bestiame morto, quanto là n'aveva trovati: e molti pastori

La perla anellata. Un chicco a strati concentrici.

ancora morti: vedemmo una quantità assai di quelle granella le quali non si sarebbero cinte con le mani ».

Un chicco sezionato.

Grandine anulare.

Cellini, insieme a tanti altri uomini genial e semipazzeschi, non gode fama di gran veri tiero e quelle granella grosse come una pall di cannone ci lasciano dubbiosi.

Tuttavia a Cazorla, nella Spagna caddero nel 1829 dei gingilli di ghiaccio del peso di due chilogrammi; padre Denza disegnava una pallina grossa come quelle dei bigliardi ed il Bombicci riproduceva in una tavola tutti i ghiribizzi morfologici delle più grosse grane, non escluse quelle formate dall' associazione di cristalli prismatici esagonali terminati da piramidi, che ricordano il cristallo di rocca.

Guardando la tavola del Bombicci viene spontaneo il verso dell'Ariosto:

« *Se da grandine il ciel sempre ti schivi* ».

A parte la pelle umana, che può esserne offesa in malo modo, la grandine è uno dei più frequenti flagelli delle campagne.

Diceva il Guadagnoli, ormai quasi dimenticato:

« *Ascolto ogni momento*
Che or la grandine, or il vento,
Or la nebbia, or la brinata
La raccolta han consumata ».

E si invocarono, contro il malanno, dei e santi; si imaginarono talismani ed esorcismi.

Già a Kleomai, nell'Argolide, quando appariva il nembo annunziatore,

populabundus agros,

i cittadini sacrificavano la bestia più grassa. Chi non aveva bestie da offrire si faceva una ferita ad un dito e mostrava il sangue alla nube.

Nel Friuli si crede all'efficacia delle ossa di morto poste sul davanzale: in Tunisia si appendono teschi di cammello, di cavallo, di pecora; nell'Umbria gli scongiuri sono colpi di fucile, esposizione di zappe, vanghe, molle, crocifissi.

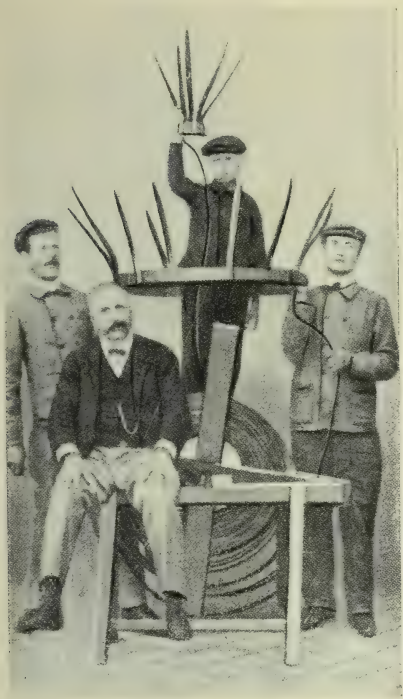
Talvolta si accende il cero benedetto che è tenuto acceso dietro i vetri della finestra da un bambino.

Vi sono poi le implorazioni a S. Vincenzo ed a S. Pietro martire, abbruciando rami di palme benedetti il giorno della sua festa.

Nè sempre la grandine è un dono degli spiriti cattivi.

Il Vicario Generale notificava al popolo di Perugia che « queste sventure ci accadono, perchè Iddio, lavorando fra le nubi la grandine vuol punire i nostri eccessi ».

Ciò si stampava il 13 luglio 1815.

Intanto i contadini di Baschi (Umbria) nel cospetto delle nubi minacciose, imploravano:

PORTO NIAGARA ELETTRICO POITIERS (TIPO YUCCA).

« S. Lungino benedetto, fate piove senza lampe senza tone, senza un sacco de gragnuola, a Castiglione *sine* a Baschi *none* ».

E poi si dice dell'amore del prossimo!

***

Erodoto narra che i Traci lanciavano freccie contro le nubi: Olao Magno riferisce che così operavano anche i Goti.

Grazioso il testo antico di una benedizione delle campane:

« O Signore, che dinanzi all'Arca dell'Alleanza, echeggiando le trombe sulle mura di Gerico, rovinaste con esse il baluardo dell'esercito nemico, investite queste campane della vostra sovrana virtù, onde al rintocco di questi bronzi sacri, respinti gli infocati strali del malefico spirito, siano scongiurati i fulmini, la grandine e le tempeste ».

Or sono pochi anni si ebbe grande speranza nei cannoni e nelle bombe grandinifughe.

L'idea era venuta dall'estero, ma già il Bombicci proponeva questo tentativo nel 1888.

Era un'idea forse sbagliata, una fosforescenza della fantasia di uno scienziato nel quale l'ingegno si sposava alla severità degli studi; di un mineralogista capace, dopo di aver misurato gli angoli di un cristallo col goniometro, di cantarne le bellezze in versi e di narrarne l'evoluzione in prosa.

Capace, certamente, di qualche sbaglio: soggetto, indubbiamente, a qualche illusione.

Notando che i chicchi della grandine sono coacervazioni di cristalli e che la quiete è nemica di siffatte agglomerazioni, il Bombicci proponeva di bombardare le nubi per impedire la malaugurata architettura.

Non sperava di evitare la grandine: supponeva solamente possibile di impedire la caduta di grandine grossa.

L'idea dei cannoni grandinifughi invece si fondava sulla supposizione che la grandine provenisse da goccioline di acqua nello stato di sopraliquidità.

Si sa da tutti che l'acqua gela a 0°; ma se si raffredda lentissima, la stessa acqua può rimanere liquida a qualche grado *sotto lo zero*. Allora basta una piccola scossa, un urto per farla istantaneamente solidificare.

Se portiamo lo scompiglio nelle nubi dense di goccioline sopraliquide — dicevano gli apostoli dell'artiglieria meteorologica — le piccole gocciole si solidificheranno prima di riunirsi in gocciole maggiori.

Chi opponeva delle ragioni, chi si permetteva di fare delle osservazioni era un retrogrado, uno scettico, un ignorante.

Vedete, dicevano, come non grandini mai nei temporali vulcanici, dove natura ha disposto nei crateri delle vere bocche di cannone... Ma il professore Monti raccolse nota di alcune grandinate venute sui coni vulcanici durante le eruzioni.

La pratica ha dimostrato l'inutilità dei cannoni. Rimane molta prosa sdilinquita in opuscoli e conferenze, coperta dalla grandine caduta sulle regioni che si sperava di difendere.

COSTRUZIONE DI UN NIAGARA ELETTRICO DISCENDENTE LUNGO UN PILASTRO DELLA TORRE EIFFEL.

Con tutti quegli spari non grandinò solamente... dove non doveva grandinare.

Anche l'ipotesi che la grandine abbia per causa la sopraliquidità dell' acqua non era nuova. S'aveva già escogitata l'oltramare di Ginevra, senza pensare a preservativi balistici o pirotecnici.

Della formazione della grandine, la scienza che vuol essere sincera confessa che poco o nulla conosce.

Si conosce solamente che viene portata da impetuosissime bufere: le nubi grandinose arrivano talora con la velocità di settanta chilometri.

E cade freddissima: più fredda del ghiaccio comune.

Il ghiaccio del cielo è più freddo di quello della terra.

Nè ciò deve dar meraviglia se si pensa che più ci solleviamo più freddo s'incontra... benchè ci avviciniamo al sole. Già il clima dei quarti piani è più freddo di quello dell'aristocratico *piano nobile*: sulle alte montagne enitescono i nevai e scintillano i ghiacciai mentre in pianura si soffoca dal caldo: gli aeronauti incontrano, salendo, temperature da Terra di Francesco Giuseppe.

A 14 chilometri sul livello del mare si trovò la freddura di — 80°.

Avviene dunque che la grandine, raccolta in un calorimetro, riveli temperature molto basse: Cailletet trovò — 10°.

La più spericolata delle ipotesi è quella del professore Schwendoff, il quale pose il dubbio che la grandine piovesse dagli spazi, come le meteoriti. Ma i bolidi si accendono per la resistenza dell' aria come le capocchie dei fiammiferi sulla sabbia della scatoletta ed il ghiaccio a quel calore dovrebbe fondere « *Sì lieve cera a sì possente fuoco* » a meno che cadessero enormi... come quelli del profeta Giovanni, da non fondersi tutti per istrada.

E' vero che si vuole che i bolidi caschino arroventati di fuori e freddissimi ancora entro la crosta, come si conviene a corpi che vengono dal gran freddo dello spazio cosmico, freddo vicino allo zero assoluto, che sarebbe di — 273°.

Bellani collegò per il primo il fenomeno della grandine ai fatti della cristallizzazione; il Luvini suppose che l'acqua passasse allo stato sferoidale, che è quello delle goccioline d'acqua saltellanti sopra una palletta infocata e dei pesci posti a friggere nell'olio bollente.

L' elettricità sarebbe la causa di questo ballonzolare ed il raffreddamento che congela l'acqua un effetto di evaporazione nel vuoto.

Un corpo che si muove nell'aria lascia infatti una specie di vuoto dietro di sè.

Faye imaginò invece che fossero turbini atmosferici discendenti di aria freddissima i quali incontravano degli strati caldi, ricchi di vapore.

Finalmente, secondo il Millet, probabilmente il flagello dal quale, *libera nos Domine*, è prodotto dalla discesa di cirri in istrati inferiori ricchi d'acqua.

I cristallini di ghiaccio dei cirri in questo caso si rivestono di stratificazioni solide.

Rompendo il chicco si disegnano i cristalli in quelle figure nelle quali alcuni cercano i numeri di una terna.

Nè si può dimenticare l'elettricità.

Mentre alcuni sostengono che l' elettricità delle nubi infausta ai campi è solamente un effetto od un *epifenomeno* della grandine, altri pretendono che essa sia prodotta da differenze di livello elettrico.

Perciò i parafulmini sarebbero in pari tempo dei paragrandine.

Si osservò da alcuni che non grandina sopra le trasmissioni di elettricità; ma occorrono a cora numerose osservazioni per aver certezz scientifica ed il *cum hoc* non è sempre *propt hoc*... come riconoscevano già gli loici antiqu

Intanto nell'ora presente in Francia, dov vi sono comitati, associazioni ed istituti cont tutti i mali che vengono dal cielo, dalla terr dagli uomini, dal fuoco, dagli automobili dalle vetture, vi è un *Comité de défense cont la grêle* il quale si cura, per ora, di protegger dalla grandine Parigi, a difesa delle tegole delle invetriate mediante i *Niagara elettrici* Bechamp, Négrier ed Audiffres.

I Niagara, nome che odora di americanism vennero così denominati per paragonarli grandi fiumi... elettrici, che neutralizzerebbe l'elettricità delle nubi in gestazione della gran dine.

Questi Niagara sono come dei parafulmi Melsens. Già questo scienziato aveva dimostrat l'efficacia di parafulmini numerosi e brevi, spar sui tetti degli edifizi da proteggere, invec delle alte spranghe isolate.

Si ottiene così di abbassare il potenzial elettrico delle nubi cariche di elettricità pos tiva mercè la negativa della terra ed il be noto potere delle punte.

Potevano ben dirlo *porcospino elettrico*, que st'apparecchio sostanzialmente formato da un lista di rame dalla quale sporgono come dell frangie di laminette di rame dorato ed affila tissime. Queste liste si avvolgono intorno a un'asta verticale ed allora si ha l'*agave elettrica* oppure sopra di una corona di rame (*yucc elettrica*).

Gli apparecchi devono trovarsi almeno quaranta metri d'altezza per « uncinare le nubi »

Un apparecchio proteggerebbe attorno pe 4 o 5 chilometri nella direzione del vento e pe 500 o 1000 metri nella direzione opposta. Gl esperimenti incominciarono nel 1899 a Paizay le-Sec. « Pare, dice un relatore, che nelle cam pagne e nelle piccole città sia possibile di evi tare così i danni del fulmine e della grandin abbassando il potenziale elettrico dell'atmo sfera »; « les gens eux-mêmes se rendent bien compte qu'alors ils ne sont plus en proie à ce état de nervosité spécial et bien caractéristique causé par la tension électrique: les cuisinières constatent également que le bouillon gras ne tourne pas ».

A Parigi si fece un impianto dei nuovi paragrandine sulla torre Eiffel: impresa un po' difficile, dappoichè l'ingegnere costruttore non permette che si facciano dei buchi nel metallo.

Saranno debellate — se lo saranno — le nubi grandinifere più alte; ma non avrà azione sulla bassa atmosfera, sulle nubi grasse e poco conduttrici che aleggiano sulla grande città, paragonate da alcuni a delle *poches d'électricité*.

Converrà aggiungervi delle istallazioni più basse.

I Niagara elettrici comunicano in basso con un *diffusore*, coronato da un nastro di rame argentato coperto di punte.

Il costo sarebbe al massimo di due lire per ettaro di terreno coltivato.

Si vantano eccellenti risultati in tutti i luoghi dove i Niagara adergono al cielo i loro pettini.

Se riusciranno davvero a salvarci *fulgure et tempestate*, oltre al benefizio si avrà una dimostrazione della origine elettrica della grandine.

Nella grande incertezza, la scienza attende prudentemente, senza entusiasmi ed anche senza opposizioni.

CARLO ANFOSSO.

Vallombrosa

VALLOMBROSA. — QUADRO ANTICO ESISTENTE NELL'ISTITUTO FORESTALE.

Pare un nome foggiato di fresco per servire di richiamo a chi cerca il riposo estivo, uno di quei nomi che la moderna industria del forestiero sa felicemente creare per dare rinomanza ad una località o ad un albergo; del resto se così fosse, la trovata sarebbe stata felice, perchè l'armonia di un bel nome è spesso come la bellezza, una grande lettera di raccomandazione. Il nome invece è antico e se altrove si trova, non è che tolto ad imprestito, perchè la vera, la secolare Vallombrosa, è quella che prende il nome dall'antica Abbazia toscana, poco lungi da Camaldoli e dalla Verna, i celebratissimi monasteri dell'Appennino tosco-romagnolo.

L'attuale fabbricato è del 1660, ma la fondazione del convento risale al mille e fu opera di S. Giovanni Gualberto di Bisdomini, uomo d'armi, fiorentino di alto lignaggio, che, si dice, siasi ritirato a Vallombrosa dopo avere perdonato all'uccisore del fratello Ugo, vincendo così lo spirito di vendetta che avrebbe facilmente potuto esercitare. Fondò il Monastero secondo la regola di San Benedetto, come più tardi sorse quello di Camaldoli, e crebbe presto in potenza, favorito dall'ascendente che quei monaci seppero esercitarvi colla loro ospitalità decantata da Lodovico Ariosto nelle sue ottave cinquecentesche.

« *Vallombrosa*
così fu nominata una Badia
ricca e bella, nè men deliziosa
e cortese a chiunque vi venia ».

Ora l'Abbazia non è più; è però rimasto il suo bel fabbricato e la verde foresta spessa e viva che trovò pure il suo poeta in Milton che cantò, nel *Paradiso Perduto*, gli alti archi dei boschi opachi di Vallombrosa.

Fortuna volle che lo Stato italiano, impadronitosi di quei boschi li rendesse inalienabili; diversamente avrebbero seguito la sorte delle altre selve dell'Appennino distrutti dalla furia disboscatrice. Anzi, si fece di più; nel fabbricato dell'antico monastero, che la dominazione francese aveva spogliato delle più belle opere insieme colla biblioteca, venne nel 1869 collocato l'Istituto Nazionale Forestale, dal quale doveva poi uscire il personale tecnico

VALLOMBROSA. — IL « PARADISINO » VISTO DALLA TORRE DELLA CHIESA.

VALLOMBROSA. — IL MASSO (O SALTO) DEL DIAVOLO.

per la tutela della economia montana, come l'Austria aveva fatto a Marianbrun, la Francia a Nancy e prima di tutti e su tutte Venezia che nel 1500 fondava la prima scuola di selvicultura.

Nessun luogo era più propizio di Vallombrosa e le secolari foreste ebbero salva la vita per insegnare alla nuova gioventù italiana la pratica del bosco ed il culto degli alberi. Non è colpa dell'Istituto, se gli italiani specialmente in questi ultimi trent'anni, inaugurarono la politica della distruzione forestale. Certo la buona pratica di coltura della montagna esige ora cognizioni più elevate e più tecniche, perciò anche l'istituto si dovrà ammodernare, e quelle foreste saranno pur sempre il migliore campo sperimentale contenendo le migliori e diverse specie legnose.

Ma la moderna Vallombrosa ha saputo fare ben altro e se quei monaci si svegliassero, troverebbero che laddove era un romitorio con tutte le perfette regole ascetiche, ora vi si canta invece l'inno alla vita, alla salute, alla felicità perchè non è più il rifugio di chi vuole sottrarsi alle fatiche del mondo, ma è la fonte di ogni consolazione per sostare e riprendere con più lena la strada che ognuno si vede segnata.

E' diventato proverbio che l'Italia, specie dal centro in giù, sia un paese da venirci a passare solo l'inverno, quasi che nel nostro Appennino non vi siano luoghi di deliziosa frescura; ma la colpa è tutta nostra, perchè non sappiamo organizzare lo sfruttamento della montagna al fine di piegarla alle esigenze di una stazione climatica estiva.

VALLOMBROSA. — IL « PARADISINO » - L'ISTITUTO - VILLINO MEDICI L'ALBERGO E LA FORESTA.

Se noi dobbiamo lamentare gli inconsulti diboscamenti, che non trovano attenuanti nemmeno nel principio del Say che la distruzione dei boschi è indice della civiltà di un popolo, non è però da scordare che fra l'Emilia e la Toscana abbiamo tre grandi foreste demaniali: Boscolungo, Vallombrosa e Camaldoli dell'estensione complessiva di 5500 ettari di montagna nelle quali potrebbero sorgere, ed in molti luoghi già prosperare, nuove stazioni climatiche da fare invidia a quelle d'oltre Alpe. Ma il cattivo vezzo di trovar niente di bello da noi, perchè è più *stylish* andare all'estero, fa sì che tutti questi

SALTINO. — I PRIMI VILLINI (CHALETS) COSTRUITI DAL CONTE TELFENER.

bei luoghi appenninici sono quasi ignorati dalla generalità. E' vero che non sempre si trovano le comodità, ma questo non si può dire di Vallombrosa, dove ci si reca in sei ore da Roma ed in due da Firenze col direttissimo fino a S. Ellero, poi colla ferrovia a cremagliera fino al Saltino, e cioè a mille metri sul mare passando prima fra i castagneti per poi raggiungere le querce, gli abeti ed i faggi.

Quelle ristoratrici ombre hanno saputo vincere anche la tirannia dei Ministri del Tesoro e dell'Agricoltura! Infatti con una legge del 1901 sulle stazioni climatiche, si venne a sancire che quei boschi non avrebbero potuto essere soggetti che ai tagli richiesti dalla coltivazione e dalla conservazione della foresta, autorizzando lo Stato a concedere aree al solo scopo di costruirvi villini ed alberghi sui terreni non boscosi ma sul margine del bosco. Di tali disposizioni approfittarono non pochi, e molte costruzioni vi sorsero, talchè oggi Vallombrosa trova da ospitare parecchie migliaia di persone specie nella località Soltino che nel versante meridionale trovasi al confine della foresta demaniale che misura 1375 ettari. A provvedere quel magnifico luogo dei comodi più indispensabili, era necessario portarvi l'acqua che non è abbondante nel bacino imbrifero di Vallombrosa e in quest'anno venne votato dal Parlamento uno stanziamento per dare corso ai lavori e per migliorare la viabilità poichè il transito delle automobili che vi accorrono numerose da Firenze, richiede una più curata manutenzione stradale specie di quella arteria che congiungendo la foresta colla grande strada della Consuma mette Vallombrosa in comunicazione col Valdarno inferiore e superiore e cioè con Firenze, e col Casentino.

VALLOMBROSA. — VEDUTA DELL'EREMO DELLA MARINAJA.

La vita che si conduce lassù è quella del riposo; non vi sono cure da fare se non quelle di respirare bene e di difendersi dal sole; certo chi ama l'alta montagna non vi trova vette molto elevate, la gita più alpinistica è quella che si fa andando al Monte Secchieta a 1450 metri che è la cima più alta del gruppo di Pratomagno. Ci si va in due ore, partendo dai mille metri, passando dal Romitorio della Marinaja « venerabile per essere stato abitato da molti beati, e gran servi di Dio » poi dal Tabernacolo di Piero, tutte località che ricordano colle varie cappelle, la vita monastica. Bel panorama si gode dall'antico Romitorio di Vallombrosa, ora detto Paradisino, per la vista incantevole che si ha sull'Arno.

E' quindi un sito fatto per lo svago, per la distrazione; nè è da credere che sia una villeggiatura malinconica; se trovate chi si riposa sotto gli abeti forse pensando ai ricordi del passato ed alle speranze dell'avvenire e forse anche al nulla, non mancano all'incontro i giuochi, le feste, e la gioconda spensieratezza di chi non ha nessun male fisico da curare. Non parlo delle malattie dello spirito; quelle anche se si sono scordate, vengono in mente al primo giorno e chi non ne ha mai sofferto, non ne partirà immune, perchè tutto congiura a fare del sentimentalismo. Non dice forse Schopenauer che gli innamorati sono come i ladri; fuggono i rumori, la luce e l'uman genere; orbene qual terreno più propizio delle ombrose valli di abeti, al cospetto del fiume che gli amori di Dante e Beatrice resero sacro!

ITALO BONARDI.

CARROZZA-SALONE A CARRELLI.

CAMPING FERROVIARIO

Non è un articolo ma una brevissima osservazione ed un consiglio a quei soci del T. C. I. che fanno del comodo turismo ferroviario.

I visitatori dell'Esposizione di Torino avranno ammirato nella Mostra delle Ferrovie dello Stato un'elegantissima vettura che porta le sibilline lettere *Sizvcr* che significherebbero in gergo ferroviario: Salone, intercomunicante, a quattro assi, condotta freno a vuoto, condotta freno ad aria compressa, riscaldamento a vapore.

Molti, vedendo questa carrozza di un'eleganza suggestiva e d'un *comfort* pari a quello delle cabine di lusso di un transatlantico, avranno esclamato: Ecco le vetture salone per... quelli che non pagano! Tale affermazione non è conforme al vero, però merita qualche attenuante pel fatto che ben pochi in Italia si servono di tali tipi di vetture, molti temono che le tariffe di nolo siano addirittura proibitive e moltissimi ne ignorano l'esistenza.

E' bene però che i soci del T. C. I., che costituiscono un nucleo rispettabile di viaggiatori per diporto, sappiano che le carrozze salone sono a disposizione del pubblico e costano relativamente poco; molto meno che in altre Nazioni.

La carrozza è decorata elegantemente con pannelli di cedro intarsiati di madreperla e con stoffe molto ricche: ma l'insieme della decorazione è di una sobrietà ammirevole. L'interno è diviso in dodici scomparti, come risulta chiaramente dalla pianta quì riprodotta. Vi si accede per un vestibolo che ha due ampie e comode poltrone, tipo inglese, in cuoio: da una doppia porta in bronzo dorato, a vetrata, si accede al salotto ampio otto metri quadrati ed arredato di un divano trasformabile a letto, due ampie poltrone, tavolini, termosifone, ventilatore, ecc.

Dal salotto, per un corridoio che disimpegna tutti gli altri vani, si accede ai compartimenti seguenti:

Una camera da letto con un ampio letto, comodino, termosifone, *toilette*, suoneria elettrica, ecc., una vera camera d'albergo, spaziosa, elegantemente decorata con molta praticità e buon

CORRIDOIO DI UNA CARROZZA-SALONE.

gusto. La camera è comunicante, per un corridoio speciale, con un' altra gemella e tra l' una e l' altra trovasi un gabinetto di *toilette* completo.

Oltre a queste due belle camere trovansi due mezzi compartimenti provvisti di divani trasformabili in due letti; dopo i due compartimenti è un altro gabinetto *toilette* e quindi un altro mezzo compartimento per domestici, con sofà anch'esso trasformabile in due letti; questo scomparto è pure provvisto di fornello a spirito, utensili da cucina, armadî per biancheria ed una caldaia pel riscaldamento a termosifone da mettersi in funzione nel caso di transito su linee di altre Amministrazioni non provviste d'impianti pel riscaldamento a vapore. Alla testata della carrozza — completamente separato dal resto — è il compartimento pel personale di servizio del treno.

Una camera da letto di una carrozza salone.

Come si vede dalla descrizione, si tratta di un appartamento completo, piccolo ma comodo ed elegante. E' la vera vettura per famiglia o per turisti abituati a tutte le comodità della vita. Essa potrebbe servire più specialmente per lunghi viaggi, ma, a parer mio, essa rappresenta il tipo ideale per un... *camping* ferroviario e cioè per viaggi di piccole ed elette comitive in quelle regioni ove non abbondano gli alberghi. Con essa è possibile un giro in Calabria, nelle Puglie, in Basilicata, ecc., in genere in tutte quelle contrade ove non è facile viaggiare senza le preoccupazioni del pernottamento. Ed in questi casi la vettura - salone è proprio l'ideale per comodità ed anche per economia.

Benchè trattisi di un veicolo di gran lusso il prezzo di nolo è ben modesto. Potrei dire che esso equivale a quello di 18 biglietti di prima classe; potrei ripetervi qui la tariffa e dirvi che il prezzo è di L. 60 per i primi 50 chilometri, L. 175 dal 51 al 100 chilometro, ecc., che il diritto fisso è di L. 100 per le prime 72 ore e per ogni periodo di 24 ore si paga in più L. 20; che vi possono prendere posto 15 persone e che quelle in più pagherebbero un quindicesimo del prezzo totale, ecc., ecc., ma preferisco essere più preciso e formulare un itinerario: Prendiamo come esempio un viaggio attraverso l'Abruzzo, il Molise e le Puglie, e cioè un itineraro che parecchi turisti svolgono, ma che moltissimi per mancanza di *comfort* mettono fra i progetti inattuabili.

Segnamo dunque la linea: Roma-Sulmona-Pescara-Foggia - Benevento - Carpinone-Sulmona-Roma; in tutto chm. 914 — dalla capitale all'Adriatico attraverso l'Abruzzo; dall'Adriatico al Tavoliere delle Puglie; da Foggia, attraverso la Campania Beneventana, su pel Molise e poi a 1267 metri sul livello del mare e da lì, per la vallata del Gizio, a Sulmona e quindi a Roma. Quanti tesori d'arte, quante caratteristiche bellezze naturali siano lungo questo percorso non è il caso di dirlo ai soci del T. C. I.

Non reputo quindi nemmeno necessario consigliare le fermate perchè ciò dipende dai gusti del viaggiatore ed anche

Altra camera da letto di una carrozza salone.

dalla stagione. Basta stabilirle prima perchè la carrozza resterebbe la notte a disposizione dei turisti in un binario della stazione prescelta.

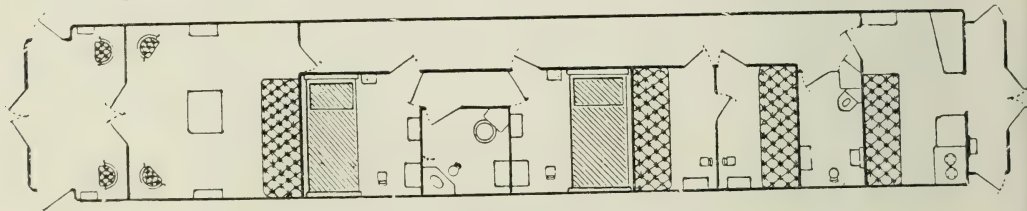
Concludendo: tale viaggio in carrozza salone tutto compreso, tenendo a completa disposizione l'appartamento rotabile per ben sei giorni — costerebbe L. 1581. Con tale prezzo potrebbero prendere posto nella vettura quindici persone, ma, considerando che i posti a letto sono nove, limitiamo a nove il numero dei componenti la comitiva ed abbiamo una spesa individuale di L. 175,70 che ritengo non si possa invero chiamare eccessiva pensando che si tratta di un viaggio con materiale di lusso, lungo quasi mille chilometri e... comprese sei notti di alloggio.

Per un viaggio più lungo, per esempio, Napoli-Reggio Calabria-Messina-Palermo-Castelvetrano-Palermo-Girgenti-Licata-Siracusa-Reggio Calabria-Metaponto-Napoli — itinerario ben suggestivo attraverso la Campania, la Calabria, la Sicilia e la Basilicata, per ben 2304 chilometri, per 10 giorni, con 10 pernottazioni nella stessa vettura e pure con fermate facoltative lungo il percorso — la somma totale sarebbe di L. 3103 che, per ognuna delle nove persone, sarebbe soltanto di L. 344,80 e si noti sempre che non c'è da pensare ad alberghi, facchini, carrozze, mancie e alla eventuale perdita di treni o di coincidenze ed in più si ha il vantaggio che i turisti, cui noia saltare dal letto prima della levata del sole per le esigenze degli orari ferroviari, possono riposare tranquilli perchè l'albergo ove essi alloggiano li trasporta per l'itinerario stabilito senza alcuna noia che il preavviso in tempo utile al Capo stazione.

Se la comitiva poi desiderasse fermarsi ancora qualche altro giorno oltre quelli sopraindicati il prezzo da corrispondersi in più per ogni periodo di 24 ore è di L. 20.

Questa è un'idea che comunico ai soci del T. C. I.; adesso preparino essi gli itinerarî che a loro sembrano più belli e se vogliono consigli e preventivi il Touring è sempre a disposizione dei suoi soci.

M. O.

VESTIBOLO DI UNA CARROZZA-SALONE.

PIANTA DI UNA CARROZZA-SALONE.

Le grandi corse ippiche. *Milano*: 1. Il gran premio Ambrosiano di L. 100000. L'arrivo di «Sandro» (Sir Rholand) e «Alcimedonte» (Razza di Besnate). — *Epsom*: 2. La partenza del Derby inglese.

LA TRAMVIA ELETTRICA BIELLA-OROPA

Panorama generale di Oropa.

La prealpe Biellese si avanza nel piano Vercellese quale ultima propaggine staccata dal Monte Rosa, tra i ghiacciai del Sesia e del Lys, tra la Valsesia e la valle di Gressoney.

Questa orografia spiega l'abbondanza delle fresche sorgenti nella regione; la formazione granitica spiega la purezza eccezionale, meravigliosa delle acque biellesi.

La conca di Oropa ha il privilegio di tenere il secondo posto in Europa per le acque meteoriche e questo fatto dà ragione degli aspetti rapidamente cambievoli del sito, che nella giornata passa dal sorriso del sole sul velluto dei prati alle ondate di nebbia translucida, nella quale gli alti faggi e le roccie nere diventano all'improvviso lame trascorrenti sulla pendice ardita.

Col pennello Delleani, coi versi Camerana dicono agli intelletti pensosi le gioie dell'occhio e i voli del cervello, le vertigini del pensiero e i sussulti del cuore. Ma tutti, anche il viaggiatore premuroso, sono sensibili alla poesia delle facili passeggiate in piano, verso le estremità dell'arco in cui posa lungo, maestoso, immane, l'ampio edificio dell'Juvara, il colossale fabbricato attorno alla chiesa modesta, semplicissima.

Oropa - Ospizio.

Gli amori colla montagna non si sono qui svegliati da soli sessant'anni, colle imprese alpinistiche.

Dal 1600 sorge la chiesa attuale, si elevano gli alloggi per i pellegrinanti, vi accorrono primati e principi, i Duchi di Savoia prendono sotto la loro protezione il Santuario, si dettano ordinamenti che sono attualmente ancora in vigore.

Aura di pace luminosa soffia in viso e sorprende il viaggiatore che nel comodo ed elegante carrozzone della tramvia arriva, sopra il castagneto del Favaro, al maestoso *Girone* fra i pascoli aperti. La dolce sorpresa si legge nella pu-

pilla dilatata del novizio di Oropa; la soave compiacenza si mostra anche in viso di chi sale per la centesima volta per questo tronco di porfido, e si trova a faccia a faccia colle piramidi che incoronano la conca, in cui si adagia il Santuario colle bianche Cappellette votive, sparse sul pascolo verde.

Presso la Cappella di Oropa.

Arrivo al Santuario di Oropa.

Da destra a sinistra il Cimone del Campo (1800 metri), il valico per la valle d'Andorno (1650), quindi la svelta guglia del Monte Tovo (2300), i larghi baluardi del tozzo Camino (2450), e infine, totalmente a sinistra, il testaccio del Mucrone (2400), sentinella che domina, avanzata, sul Santuario e sulla città di Biella.

Ai piedi dei dirupi in vetta i pascoli nudi; sotto questi i pascoli alberati e macchie di bosco or fitto, or rado; rigate, separate da solchi sassosi, da campi biancastri, letti di torrenti improvvisi, disastrosi, frane, scoscendimenti immani nelle piogge tumultuose.

Gli erculei sforzi di rimboscamento si sono intensificati ultimamente.

La propaganda del Touring ha trovato la più simpatica accoglienza presso l'Amministrazione del Santuario ed ha risvegliata la lotta accanita contro il perverso ostacolo del pascolo caprino abusivo. L'attività delle guardie vigilanti, i contratti restrittivi coi fittavoli delle trenta cascine alpestri del Santuario restano inefficaci davanti le disposizioni delle leggi italiane che autorizzano tutti i pretori ad assolvere ogni capraio trasgressore dei confini dei territori dedicati al rimboscamento.

L'opera meritoria del Touring a favore del rimpiantamento delle Alpi non sarà completa finchè non otterrà dal Parlamento l'autorizzazione di distruggere i distruttori del bosco in erba.

Quando 25 capre in mezza mattinata sbrucano e svettano 4000 abetini o faggi sugli 80-150 centimetri e il detentore di esse vien condannato a 100 lire di ammenda, chi rimbosca impazzisce. Fra questi pazzi ostinati il Santuario di Oropa è lodevolmente ascritto; oltre 12000 buche sono state scavate nell'autunno scorso; in questo aprile 1912 sono state occupate con essenze varie. Otto chilogrammi di semi, larici e abeti sono stati sparsi nei siti sassosi di difficile accesso. Il 4 maggio le scuole secondarie vi hanno portate le scolaresche per la *festa degli alberi*.

Biella è forse il solo comune in Italia dove questo appello ai futuri concittadini siasi ripetuto ogni anno senza interruzione.

Essi vinceranno, speriamo, le ritrosie degli attuali legislatori « filocaprini ».

Girone elicoidale (860 metri).

* * *

La temperatura della conca di Oropa è straordinariamente fresca d'estate. La media si tiene

sui 15° c., mentre a Torino è di 25 e a Milano di 28 nei mesi di luglio e agosto.

Dove la macchia verde, là in alto, più s'intensifica, un abituro basso tutto coperto e costrutto colle lastre e cogli spacchi della roccia circostante, indica l'*Alpe*, la cascina, dove l'alpigiano tiene le sue bovine da giugno a settembre.

Una strada carrozzabile che sale a circa 1500 metri; mena al traforo Rosazza sotto il valico verso la valle d'Andorno; una passeggiata in piano lunga due chilometri corre verso lo Stabilimento Idroterapico, tutta ombra di faggi, idealmente comoda e bella.

A mezzo cammino, il Cimitero ad arcate e il Camposanto monumentale mostrano buone opere del Bistolfi e del Rubino, e la piramide romanamente salda, ove giace la salma di Quintino Sella.

Da questa passeggiata di San Giuseppe si sale all'alpe Fenevezzo, in pochi minuti attraverso il faggeto, meta prediletta di coloro che fuggono il rumore delle folle, addensate nel Santuario da giugno a settembre. Affollato è sempre il sentiero al Rifugio alpino Federico Rosazza, al lago del Mucrone (m. 1950) ed alla vetta omonima (2400).

* * *

I due mila accorrenti giornalieri, che la tramvia porta nei mesi di luglio-agosto, non troverebbero tutti accoglienza nelle due principali trattorie, nelle trattorie minori e presso la cucina popolare; le cascine prossime al Santuario sono altrettante trattorie rustiche, poco eleganti ma frequentate preferibilmente dal cittadino affamato di polenta e di quella libertà pastorale, che più si allontana dalle abitudini in fra le mura afose dei centri popolosi.

L'ospitalità quasi gratuita nel Santuario esaurirebbe i redditi dell'Ente se l'accorrente ricco, l'abbiente, non portasse largo obolo volontario per i molti che offrono insufficiente compenso.

La concessione di alloggio è data per soli tre pernottamenti.

All'infuori dell'epoca di maggior concorso, 1° luglio-15 settembre, la concessione di alloggio è normalmente di nove giorni.

L'alpestre e rustico Vaticano ha pur esso le sue mille camere, delle quali 850 assegnate ad alloggio pegli accorrenti. Un camerone di 105 letti civili (brande militari) accoglie le numerose comitive di alpinisti allegri, di pellegrini religiosi, o di convitti scolastici; altri cameroni minori, comitive minori.

Sole 120 camere sono ad un letto solo; parecchie sono ancora arredate all'antica e rustiche malgrado gli sforzi fatti, questi ultimi anni, per improntare a maggior *comfort* le abitazioni tutte.

* * *

Ecco il miracolo di Oropa: salirvi e scenderne con comoda ed economica tramvia elettrica e godere il panorama svolgentesi in progressione continua dalla pianura coltivata, alla regione del castagno, all'ultimo rigoglio della vegetazione alpestre.

D. V.

La Gara d'Onore fra le Provincie.

In un numero precedente abbiamo raccontato come sia nata al Touring l'idea di bandire una gara d'onore fra le Provincie attraversate dal percorso Roma-Torino per la migliore manutenzione dei rispettivi tratti di strada compresi nel percorso stesso, abbiamo detto come l'iniziativa si è svolta, quali sono stati i risultati, quanti furono i premi assegnati ed a chi. Presentiamo ora in fotografia la magnifica grande targa di bronzo con medaglia che il Touring ha conferito in premio alle 12 Provincie, che hanno partecipato alla gara. Sono dodici targhe, che verranno presentate dalle nostre Commissioni ai Consigli delle Provincie già da noi ricordate, nella fiducia che questo pegno di riconoscenza per gli aiuti, gli incoraggiamenti ed i consigli avuti, abbia a tornare gradito. Così alla strada, indice assoluto della prosperità di una Nazione, abbiamo dedicato le energie che sentivamo essere in noi le migliori.

Abbiamo fatto rilievi e carte, compilato guide e tracciato profili, diffusi migliaia di cartelli indicatori, indetto concorsi e compiuto studi, organizzati congressi per migliorare le nostre massicciate stradali, per fare di esse un piano assai liscio sul quale abbia a scorrere senza ostacoli od incagli tutto quel traffico che testimonia del progredire verso la meta che ci siamo prefissi.

Così quel Convegno Nazionale della Strada che ha raccolto lo scorso anno più di cinquecento adesioni, verrà quest'anno rinnovato a Firenze (14-17 ottobre, inviare le adesioni al T. C. I., Milano) cogli auspici di quella Provincia e di quel Comune e col favore dell'Unione delle Provincie.

La nuova legge sulla circolazione delle automobili.

Il disegno di legge sulla circolazione delle automobili ottenne anche dal Senato l'approvazione, per il che esso può ormai considerarsi testo definitivo di legge.

La nuova legge è lungi dal rappresentare un ordinamento perfetto per la moderna locomozione meccanica, come riconosce lo stesso senatore San Martino nella relazione al Senato, ma ad ogni modo dà la sanzione legislativa a molte disposizioni che prima erano in balìa di regolamenti spesso contradditori, chiarisce vari punti, cosicchè pur trascurando vari giusti desideri degli automobilisti, segna in materia un certo progresso, perchè in confronto del detestato regolamento che oggigiorno governa la circolazione delle automobili, la nuova legge dovrà liberare l'automobilista diligente da buona parte di quei soprusi e di quelle vessazioni di cui ora troppo spesso è vittima.

La nuova legge merita tuttavia una certa diffidenza per le innovazioni che essa reca ai principî del diritto comune, come la presunzione di colpa a carico dell'automobilista e la competenza eccezionale per le azioni di risarcimento.

Non è giustificato che fra i tanti mezzi di trasporto coi quali l'uomo può recar danno ad altri, soltanto l'automobile debba al cittadino creare una presunzione di sfavore. Per altro, se si considera che tali princípî siano da anni propugnati come una necessità della dottrina, e come essi siano già stati introdotti nella legislazione di diversi Paesi, si deve pur ammettere che il legislatore nostro, senza sottrarsi alla corrente che lo allontana dalla tradizione, è stato cauto nell'ammettere l'innovazione, rifuggendo ad esempio da quella teoria più avanzata, che si spinge sino a considerare il sinistro automobilistico come un rischio professionale che deve essere senz'altro sopportato dal proprietario del veicolo. Merito precipuo della nuova legge, è quello di aver dato maggiori garanzie per l'accertamento delle contravvenzioni.

Infatti, l'agente verbalizzante dovrà intimare all'automobilista il fermo ogni qualvolta ciò non sia materialmente impossibile, e l'autorità amministrativa dovrà provvedere entro un termine perentorio relativamente breve, a trasmettere all'automobilista la notizia della contravvenzione, di guisa che l'interessato potrà subito provvedere alla propria difesa, raccogliendo in luogo tutte quelle prove che valgano a dimostrare l'insussistenza del fatto attribuitogli. Altro vantaggio della legge in confronto del regolamento, consiste nella sensibile diminuzione delle sanzioni penali. Così, mentre oggi l'ammenda per la corsa eccessiva va da L. 100 a L. 500 per la prima contravvenzione, ed è fissa in L. 500 in caso di recidiva, con la nuova legge l'ammenda per chi eccederà i limiti massimi di velocità è da L. 30 a L. 200. E, così per tutte le altre contravvenzioni, le pene sono ridotte e proporzionate all'entità del fatto.

Notevole a proposito delle sanzioni penali la creazione di due nuove forme di reato automobilistico: il reato di omessa pietà per chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita che abbia necessità di soccorso, ed il reato di fuga per chi, senza incorrere nel caso precedente, si dà alla fuga in seguito ad un investimento di persona. A questo proposito si deve però notare che colui che dopo un investimento si ferma non è soggetto all'arresto preventivo e non risponde neppure del reato di fuga se entro due giorni dell'investimento si presenta ad un ufficio comunale o di polizia.

Grave appunto che deve essere mosso alla nuova legge, è quello di aver conservato la compartecipazione degli agenti sui proventi delle contravvenzioni, pur riducendola da un quarto ad un sesto. La pratica ha dimostrato come una tale compartecipazione sia causa principale degli arbitrî che spesso si sono verificati per opera volontaria di agenti preposti alla vigilanza del vigente regolamento sulla circolazione degli automobili, e quindi essa distrugge quel rispetto di cui dovrebbero essere circondati gli agenti dell'ordine pubblico. E' chiaro come un atto compiuto dall'agente con suo vantaggio pecuniario non possa imporsi al pubblico come un atto compiuto per sentimento del semplice dovere che dovrebbe essere l'unica guida e l'unico stimolo.

La vera fisionomia di questa legge ed i suoi risultati nei rispetti dell'automobilismo saranno però dati dal regolamento che dovrà applicarla. Se noi dobbiamo in particolar modo, oltre che all'azione del nostro Sodalizio, a quella personale dell'on. Silvio Crespi e dell'on. sen. Conte Di San Martino lo spirito di maggiore liberalità che informa questo nuovo documento per regolare la circolazione delle automobili, dobbiamo vigilare perchè queste non siamo frustrate da un regolamento che fruisca delle lacune della legge per togliere ogni valore alla benevole intenzione del legislatore. Ciò è avvenuto già altra volta con una procedura veramente singolare quando, stillato da una Commissione costituita da funzionari dei Ministeri competenti col concorso di rappresentanti del Touring e dell'Automobile Club d'Italia, un regolamento che doveva essere considerato come tollerante, questo venne completamente mutato dai Consessi superiori dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, in modo che ne venne quell'ibrido lavoro che suscitò una così vivace e giustificata reazione. Il Touring vigilerà dunque acchè questo non si ripeta ancora una volta non solo, ma perchè il regolamento riesca anzi a sancire delle migliorie alla legge con delle interpretazioni benevoli nei suoi punti più lati.

Il Touring intende in questo di agire d'accordo col confratello Automobile Club d'Italia, che rappresenta gli Automobile Clubs regionali confederati e col quale manteniamo sempre i più cordiali rapporti di solidarietà e di uniformità di vedute.

A questo scopo abbiamo già messo in opera l'influenza di quei membri del nostro Consiglio e della Delegazione Romana appartenenti al Parlamento che per autorità personale e per il loro passato sono ascoltati negli alti Consessi che devono decidere, perchè i nostri desiderata, che sono i ragionevoli desiderata dell'automobilismo italiano, siano ascoltati e trovino la loro sanzione definitiva nel regolamento.

Domanderemo quindi che i nostri rappresentanti siano ascoltati, facciano parte della Commissione che dovrà redigere il regolamento e che questa Commissione sia costituita in modo da non poter poi come altre volte subire l'affronto di un rimaneggiamento completo con criteri affatto restrittivi da parte dei Consessi superiori.

Insisteremo anche in quest'occasione per l'istituzione come in Francia di una Commissione permanente per la circolazione automobilistica, meglio se sarà sempre quella che dovrà costituirsi per la redazione del regolamento, perchè ci sia una continuità di vedute nelle persone e negli enti che devono sopraintendere, nel nome del Governo, all'interpretazione della legge e dei regolamenti interessanti la circolazione.

Il momento è assai interessante per l'automobilismo in quanto si tratta oggi di redigere nel dettaglio le norme che dovranno regolarne nell'avvenire l'esistenza, perchè forse più dalla liberalità delle sanzioni legislative che da altri coefficienti, dipende lo sviluppo di un mezzo di turismo, di un mezzo di circolazione pratico e di un'industria floridissima che vi si connette.

Il Touring veglia, insieme con l'A. C. I. a protezione di tutto ciò non solo, ma il Touring si farà, sempre col confratello A. C. I. propugnatore di innovazioni liberali alla Conferenza Internazionale dei Governi che avrà luogo a Parigi prossimamente per una revisione del libretto internazionale di circolazione, che si è dimostrato nella pratica, come è, ingombrante e per l'adozione del *carnet de passage en douane* il quale già ideato dal Touring fin dal 1901 e presentato in forma concreta a Vienna nel 1904, trova oggi una sanzione ufficiale di tutti i Governi; il che non è piccola nostra soddisfazione: e rappresenta effettivamente una grandissima facilitazione per il turismo internazionale, in quanto sostituisce i diversi trittici, la pluralità dei depositi, costituendo un documento organico nel quale il carico e lo scarico che sono causa così sovente di dimenticanze e di conflitti con l'Amministrazione Doganale, diventano automatici anche per l'automobilista più distratto e meno attento delle esigenze burocratiche.

F. I.

UN LAVORO PODEROSO

L'artificio di un titolo, dove c'è una lieve reticenza perchè dice e non dice, vi spinge, spero, a domandarvi: « di che cosa si tratta? »

E perciò leggete.

Se avessi pesantemente messo per testata « l'Annuario del 1912 » temo che avreste senz'altro dato passo. Ma ora che vi ho afferrati non mi lascierete, almeno per un momento.

E' un lavoro poderoso, se volete, per i suoi 60 000 chili di carta, per le sue 110 000 righe e per le rispettabili quasi 100 000 lire che costa.

Ma queste misure puramente materiali, si possono illustrare con un' altra, d'indole già un po' più ideale. L'Annuario contiene quest'anno quasi mezzo milione di notizie. Si fa presto a dire mezzo milione di notizie: assai più presto che a raccoglierle, e a selezionarle. Perchè le notizie vengono in generale da due origini diverse, se non contradditorie: dagli interessati e dai controllori. I primi sempre troppo interessati; i secondi spesso troppo poco, quindi bisogna confrontare e scegliere.

Gli 8424 Comuni d'Italia, dopo di essere stati per diritto e per traverso sottoposti a indagini da disgradarne talora una qualsiasi istruttoria Arvedi, forniscono una messe di notizie, che viene data in esame a persone del luogo ritenute competenti. Qualche volta non lo sono, e purtroppo ce ne accorgiamo troppo tardi. I moduli che ci giungono (ordinariamente in duplo e talora in triplo per poterli confrontare) riassumono per ogni località i dati nel modo che qui riproduco.

Da questi moduli è spremuta la quintessenza che deve passare nell'Annuario nella forma più abbreviata possibile, in parte anche convenzionale.

Si prega vivamente di ritornare il presente foglio al Touring Club Italiano - Milano - entro otto giorni dalla data del suo ricevimento, completato delle informazioni che riguardano cotesto Comune, le quali saranno inserite

NELL'ANNUARIO GENERALE 1912 DEL T. C. I.

FACSIMILE DI UN QUESTIONARIO DELL'INCHIESTA.

Così negli uffici del Touring si raccoglie dapprima un immane lavoro che viene poi distillato in piccolo volume.

Nella distillazione accade talora qualche pasticcetto, qualche confusione, qualche errore. Non sempre lo scritto degli informatori è ben leggibile, non sempre le fonti cui si ricorre sono perfettamente sicure se si tratta di storia, perfettamente aggiornate se di informazioni. E qualche volta l'Ufficio può anche commettere, malgrado la buona volontà, nella fretta della compilazione, qualche errore. Ma le mende, i nèi, i *lapsuscalami* che non si riesce ad eliminare, sono per così dire

trascurabili nella enorme preponderanza, che può dirsi totalità, di notizie esattissime.

* * *

E' un'essenza dunque l'Annuario, e come tale ha una tonalità unica. Chi considera superficialmente questo volume potrebbe trovarlo monotono. Ma tanto varrebbe dire che monotona è l'essenza di violette o di rose. Bisogna saperne usare con parsimonia e a momento debito. Allora il profumo odora gradevolmente, e l'Annuario cava d'impiccio.

Monotono può dirsi l'Annuario soltanto come, a torto, può dirsi di un dizionario qualsiasi. Anche la lettura del dizionario è piena, a sapercele trovare, di sorprese piacevoli, e il De Amicis lo ha dimostrato in un suo bozzettino ben noto.

Piacevole fra tutte e rinforzata di giusto orgoglio, è la scoperta del progresso enorme nei mezzi del turismo italiano, verificatosi in quest'ultimo decennio.

Guardate alle carte, alle guide e in generale alla bibliografia turistica del nostro Paese. Attraverso a questa traspare un lavorio colossale, di preparazione generale.

Osservate, ad esempio, un dettaglio: i [simbolo] che compaiono dappertutto adesso ed erano sconosciuti dieci anni fa. Oggi, seduti indolentemente allo scrittoio o sperduti in qualche villaggio lontanissimo, aprite l'Annuario, vedete il vostro [simbolo] e col meraviglioso apparecchio conversate coll'amico o provvedete la gomma scoppiata, facendovela venire da 5 o da 500 chm. lontano. Non così, certo, dieci anni fa.

Ad ogni riga quasi, vedete un altro segno cabalistico: [B] Il vostro motore, lo dice il [B] non si arresterà mai per mancanza di alimento. Eppure non sono trascorsi dieci anni da che il Touring, con un ardimento che, guardato oggi, nulla ha perduto della sua freschezza, provvedeva tutta Italia di un servizio di benzina in proprie latte, che svaporavano regolarmente dall'Alpi al Capo Passaro, ma che i motoristi ritiravano con riconoscenza, poichè le latte del Touring erano, nella maggior parte dei paesi, l'unico viatico possibile.

Oggi sono registrati nell'Annuario circa 4000 affiliati d'ogni genere. Ma quanti altri vorrebbero irreggimentarsi con noi, che non crediamo di accogliere perchè non ci ispirano sufficiente fiducia! E non vi sono reclami o adescamenti che possano rimuoverci dal silenzio, quando un equo giudizio fatto di essi, non riesce loro favorevole. Il socio a poco, a poco si è fatto dell'Annuario nostro quasi un vangelo.

* * *

Certo è vangelo da interpretare con un grano di sale (anche con due) poichè non è possibile, malgrado ogni cura, che non si infiltrino qua e là notizie inesatte. E' il blocco che noi possiamo incondizionatamente difendere. — Quanto al dettaglio non soltanto lo offriamo ai censori, ma invochiamo da questi la massima severità, a condizione che essa sia congiunta a quattro righe di rettifica scritta, diretta alla Redazione dell'Annuario. Allora soltanto la censura è utile; allora soltanto la censura è atto di buon socio. C'è fra questi due modi d'intendere e trattare l'inesattezza o l'errore, la differenza che passa fra la onesta e fruttuosa critica e la maldicenza sterile.

L'Annuario è opera di consultazione, non di lettura corrente, quindi gli si può concedere un po' di criptografia, la massima piccolezza dei caratteri, il maggior numero di abbreviazioni consentite dalla chiarezza.

Ma il suo volume rimane ancora tale che elimina per ragioni economiche, ogni possibilità di lusso. Però l'Annuario di questo anno è, senza dubbio, il più bello che finora si sia fatto: anche per carta, e stampa migliorata.

Alle 70 vecchie piantine in nero di città, che non avemmo mai il coraggio di lodare, ne vennero sostituite altre in colore, assai meglio impresse, concepite con un criterio sommario, che crediamo risponda abbastanza bene, finchè non arriveremo a poter introdurre delle piante di città veramente esaurienti. A ciò si oppone un po' la natura della pubblicazione, ma assai più la questione economica. Le attuali piantine sono 80: esse indicano con grande cura gli attraversamenti più consigliabili per chi ha fretta di passare oltre, con non meno di 300 indicazioni di porte di entrata ed uscita. Tutto si moltiplica nell'Annuario, anche le cose più semplici.

FIORENZUOLA D'ARDA — 3?4 —

FIORENZUOLA D'ARDA (Piacenza) 21 (●). Cl. 11; 4566-1392, alt. 82; [simboli].
Ed. monum.: Case sec. XV; Ch. Mag. S. Giovanni; Pal. Grassi: Torre e Mura.
Curiosità: Pozzi di petrolio.
Escursioni: Abbazia Chiaravalle (Km. 4); Castell'Arquato (Km. 9).
Mercati: giovedì; domenica.
Fiere: I dom. giug.; 20 ag.; II dom. sett.; 17 ottobre.
[simbolo] Mutti dott. Amerigo, v. Garib. 63.
[simbolo] Perinetti dott. Enr., v. Garibaldi.
* [simbolo] 167 Mutti dott. Amerigo.
* [simbolo] C Moderno, cam. da 1 a 2.50; pasti 0.45, 2.50, 3.20; (sb.), [simboli]: *Sc.* 10 %.
* [simbolo] *II.* 509 Faschi Giov., c.so Garibaldi 81.
* [simbolo] *II.* 123 Tosi Pasquale. [simbolo].
* [simbolo] 288 Mutti dott. Amer., farm., v. Garibaldi 63, 19/7 0.90.
* [simbolo] 609 Pegliaga Ugo, v. Umberto I 401, 69/70 0.70.
[simbolo] Camussi ing. Carlo.
Nol. vett.: Alessandretti V.; Bergamaschi C. e G.; Pellini A.
[simbolo] Mutti dott. A., farm.
Soc. sport.: Audax It. (Sez.); Soc. Ginn. G. Garibaldi; Soc. Pattinaggio.
Fiorenzuola di Focara (Pesaro 10). ...

di S. . / Duom / S.ta / S. M / M. de / de' P / Nuov / Trinit / Giova / Lanzi; / Bargel / Uffici. / Quara / Strozz / S.ta T / Innoce / *Spec. g* / unta / *Dogana* / *Uff. st* / fice G / *Depos.* / ravia e / B. suc / Sc. 10 / dita / [simbolo] C.C. / Ricaso / tori 48 / poni 24 / Beccari

FAC-SIMILE DELLA CORRISPONDENTE COLONNA DI « ANNUARIO ».

* * *

Avrei torto di finire qui senza richiamare un'occhiata sulle 150 pagine che precedono l'elenco delle località. Esse contengono il materiale di un paio di grossi volumi e rappresentano lo spoglio di una massa di leggi, regolamenti, statistiche ed opere di diversa indole da spaventare più di un coraggioso.

L'organizzazione attuale poderosa del T. appare nei nomi della Delegazione Romana, delle Commissioni per la Carta d'Italia, per il miglioramento strade, per il miglioramento alberghi, per il turismo nautico, per il turismo aereo, per il turismo invernale, per la propaganda per il bosco e il pascolo, per le segnalazioni in montagna e per diversi Concorsi, e nell'elenco dei Delegati presso altre Commissioni, Associazioni, Scuole, ecc.

Lascio fuori il Consiglio del Touring, il quale raccoglie tutte queste attività, ma deve stare sulla breccia.... anche per raccogliere le critiche.

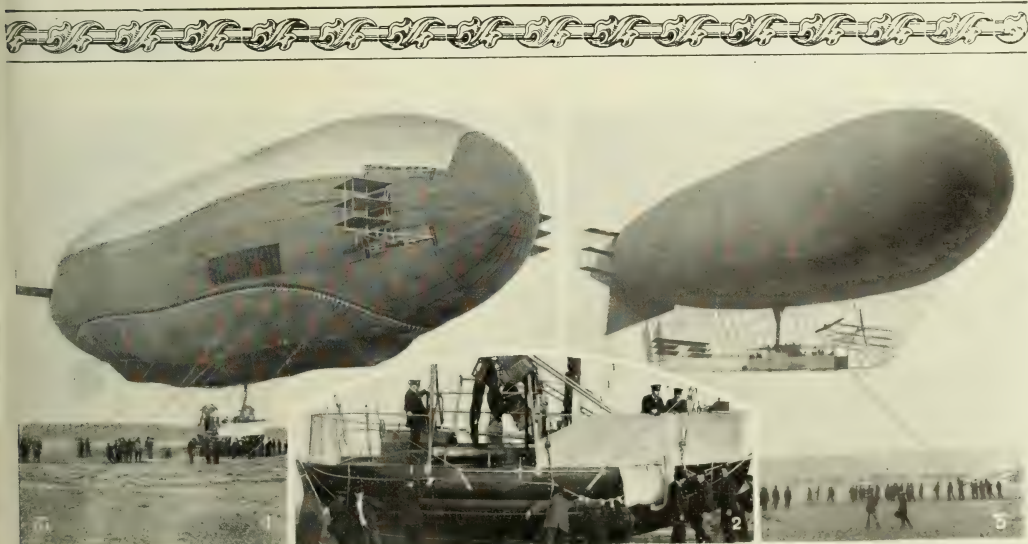
Sui mezzi di locomozione turistici, o che stanno per diventarlo — le ferrovie, il ciclismo, l'automobilismo, la nautica, l'aeronautica —, sul turismo e gli sports invernali, sono date notizie tecniche, statistiche o narrative, estremamente succose ed interessanti.

Nè vi manca un vocabolarietto dei termini stranieri in uso nel linguaggio turistico e sportivo, in attesa che si realizzino i desideri, per ora assai *in partibus infidelium*, di quel pubblico il quale vorrebbe che il Touring ponesse (ahi, scarsa autorità nostra!) nomi italiani a cose per lo più esotiche che esso, il pubblico stesso, si ostina a chiamare con parole straniere.

Le notizie di interesse generale, come su monete e misure, sulla posta, il telegrafo, il telefono, sui trasporti, sulla circolazione, sulle dogane, sulle lingue, sulle tasse di bollo e di registro, sono condensate a tutta pressione in una cinquantina di pagine, dove al periodo tornito o anche semplicemente sgrossato, è dato francamente lo sfratto per sostituirvi l'abbreviazione più intransigente, la tabella più stringata, il segno convenzionale o il numero.

Noi abbiamo racchiusa, buttando via ogni avarizia, questa stupefacente raccolta di così tante cose, in un fior di copertina di tela impressa, quasi per dare, almeno esteriormente, un riconoscimento al valore grandissimo che il Consiglio del Touring attribuisce all'opera testè pubblicata e al progresso che essa segna in confronto degli Annuari precedenti: valore e progresso che sono dovuti essenzialmente ai collaboratori di essa. Sono i valorosi di cui il nome è registrato nella pagina 4: sono gli uffici pubblici numerosissimi cui la riconoscenza nostra è doverosa e sentita; sono sopratutto i Consoli (ed anche molti soci) i quali piegandosi ad una omogeneità d'indirizzo, che non si può ottenere senza abnegazione hanno costituito il nucleo più grosso ed attendibile di informazioni.

E' infine, l'Ufficio speciale di redazione cui, bisogna ben dirlo, è giusto di riconoscere una parte grande nell'assetto così lodevole raggiunto dall'Annuario 1912. Se mende vi sono — e riconosciamo che fra tante cose ve ne sono parecchie — gli amici del Touring vorranno informarcene con benevolenza. Ogni cosa è perfettibile. Ma così com'è, ciò che fu fatto fa onore al Touring. E io che non vi ho avuto che parte di spettatore attento lo posso ben dire con sicurezza e con piacere.

L. V. BERTARELLI.

I nuovi dirigibili: 1. Il primo volo a Johannistal del dirigibile *Suchard* destinato a tentare la traversata dell'Atlantico. — 2. La cabina del *Suchard* ha la forma di un battello a motore. — 3. Il dirigibile francese *Condé* che detiene il record dell'altezza sopra i 3000 metri, cuba 6000.

La gita sul Danubio. — *In medaglione:* La bar. Dina Von Buschmann, Pres. del Comitato Patronesse
Il generale Von Jarzebecki, Vice-Presidente del Comitato organizzatore.

Dal 12 al 16 giugno, si è svolto a Vienna il XIV Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche.

Il Touring Club Italiano dopo il Congresso di Monaco del 1907, aveva disertato i Congressi della L. I. A. T. non senza avvertirne dei motivi il Comitato Permanente e qualcuno dei Touring Clubs interessati, a proposito delle grandi questioni internazionali riflettenti il trittico, il carnet de passage en douane, proposto già dal Touring, i segnali della strada, la circolazione automobilistica, ecc.

La Direzione nullameno, per le premure del Touring Club Svizzero, che ha organizzato a Ginevra il XIII Congresso nel mese di agosto 1911, era venuta nella determinazione di riprendere la propria partecipazione ai lavori della L. I. A. T. nell'intento di far riconoscere a questa la necessità di un'esplicazione più viva e generale di attività, a beneficio dei Touring confederati, non solo, ma dei turisti di tutti i paesi: disgraziatamente un incidente indipendente dalla nostra buona volontà impedì al Delegato italiano, allora nominato, di recarsi a Ginevra.

Quest'anno il Touring Club Austriaco, che organizzava il Congresso ha insistito in modo veramente cordiale ed impegnativo per il nostro intervento: la qual cosa ci riuscì tanto più gradita, in quanto ci dava l'occasione di poter manifestare al confratello i nostri sentimenti di riconoscenza per la solidarietà e la premura veramente efficaci colle quali esso era intervenuto ad assolvere in nostro favore, almeno temporaneamente, la grossa questione del passaggio dei Soci del Touring Club Italiano, ciclisti e motociclisti, alla frontiera austriaca, da dopo che per motivi che non ci fu mai dato di conoscere, ci veniva tolta improvvisamente la tessera speciale concessa ai Soci del Touring Club Italiano dietro garanzia del benemerito nostro Capo Console in Rovereto, signor Eugenio Maddalena, prima, e poi della Banca Cooperativa di Trento.

E' noto che il Touring Club Austriaco si profferse subito, senza oneri da parte nostra e dei nostri Soci, di cedere al Touring altrettante tessere del Touring Club Austriaco, in sostituzione della tessera speciale già vigente, per modo che l'ostilità del Governo Austriaco verso il Touring Club Italiano veniva così sventata a profitto dei nostri Soci.

Altro avvenimento ci ha persuasi di ritornare a prender parte ai Congressi della L. I. A. T. e cioè la prossima riunione di una nuova Conferenza Internazionale dei Governi, a proposito della circolazione automobilistica, in prosecuzione di quella Conferenza 1909, la quale aveva istituito il libretto internazionale di circolazione automobilistica e aveva lodata la nostra antica iniziativa dell'istituzione di un libretto internazionale unificatore dei trittici, che permettesse agli automobilisti che devono fare del gran turismo internazionale, di affrancarsi dalle noie dei depositi e delle formule plurime in fatto di documenti doganali.

La Direzione ha pertanto delegato a rappresentare il T. C. I. al XIV Congresso, della L. I. A. T., i consiglieri avv. Federico Guasti e dott. Gerolamo Serina e il segretario generale Mercanti.

Il Congresso si è svolto in un ambiente di cordiale e signorile ospitalità del Touring Club Austriaco, il quale ha organizzato un ricevimento e un banchetto ufficiale nel Rathaus di Vienna e una gita al Castello di Grafenstein sul Danubio, ma sopratutto ha saputo ancora una volta colla propria Presidenza e col Comitato delle patronesse, continuare degnamente le tradizioni di cortesia e di grazia, per cui Vienna è celebre nel mondo.

Trascriviamo di seguito i voti del Congresso, ma richiamiamo l'attenzione dei Soci e dei turisti in genere, sopratutto sui voti tendenti: 1° alla soppressione in linea principale, o alla semplificazione del libretto internazionale di circolazione delle automobili, il quale si è mostrato documento, come è uscito dalla prima conferenza dei Governi, ingombrante ed in molti Stati un duplicato dei documenti nazionali di abilità a condurre per i conducenti e di permesso di circolazione per le vetture; 2° all'istituzione del *carnet de passage en douane,* per cui è fatta la giusta rivendicazione al nostro Touring che ne ebbe primo l'iniziativa, fin dagli albori del movimento automobilistico e che vede ora confermata, quasi nell'identica forma, nella proposta dell' Amministrazione Doganale Francese, la saggezza delle proprie vedute.

Importante fu anche il voto espresso perchè il Touring Club di Francia rientri a far parte attivamente della L. I. A. T. Il Touring Club Italiano si unisce in modo particolare a questo voto nella fiducia che una rigenerazione di questa Lega Internazionale con la partecipazione di quelle che sono le forze più attive del turismo dei diversi Paesi, possa, come deve, condurre a dei risultati veramente solleciti e proficui a favore del sempre più libero regime degli scambi internazionali del turismo con qualunque mezzo di locomozione professato.

I Delegati del T. C. I. hanno poi colto l'occasione del Congresso per interessare vivamente — in questo già appoggiati dal nostro Ministro degli Esteri Di San Giuliano — il Duca d'Avarna, nostro Ambasciatore a Vienna, perchè intervenga per la reintegrazione al Touring Club Italiano delle facilitazioni già in uso coll'istituzione della speciale tessera di passaggio della frontiera austriaca per ciclisti e motociclisti soci del Touring; poichè, se nel momento attuale la questione non ha importanza pratica per il fatto dell'espediente del rilascio delle tessere di socio del Touring Club Austriaco ai nostri Soci che intendono passare il confine, esiste pur sempre una questione di reciprocanza di trattamento e di dignità nazionale alla quale non intendiamo di soggiacere.

Il Duca d'Avarna che aveva, come già dicemmo, istruzioni determinate dal nostro Governo e presso il quale fummo appoggiati con nuova prova di cordialità sincera, dalla Presidenza del Touring Club Austriaco, ha promesso di aggiungere il suo intervento autorevole alle pratiche che il Touring Club Austriaco per conto suo faceva colle proprie influenze presso il Ministero delle Finanze di Vienna.

*

Decisioni e voti del Congresso della L. I. A. T.

1\. — Il Congresso dà incarico al Touring Club Austriaco di fare, di comune accordo col « Touring Club di Russia », delle pratiche per via diplomatica per ottenere che l'associazione russa sia autorizzata ad emettere direttamente dei trittici;

2\. — Il Congresso prega l'Associazione alleata, l'« Union Velocipedica Espanola », di fare tutti i suoi sforzi per ottenere dal suo governo, a profitto dei turisti ciclisti, l'instaurazione di un regime di dogana analogo a quello vigente nel Belgio, in Francia ed in Svizzera.

Il « T. C. B. » e l'« A. N. W. B. » sono stati incaricati di far pratiche per via diplomatica, relative alla realizzazione di tali voti.

3\. — Il Congresso esprime il voto che il T. C. B., con l'appoggio della L. I. A. T. faccia pratiche presso il Governo portoghese per ottenere a favore delle associazioni alleate un regime di favore per l'importazione temporanea delle automobili nel Portogallo.

Eguali pratiche saranno compiute dal T. C. B. per i velocipedi e per le motociclette.

4\. — Il Congresso dà incarico al Comitato permanente di far pratiche presso il Governo francese per ottenere che, durante le ore di chiusura degli uffici di dogana, e specialmente fra mezzanotte e le due del mattino, sia reso possibile di far compiere le formalità per la prima entrata e l'ultima uscita delle automobili temporaneamente sotto il regime del trittico.

5\. — Il Congresso dà incarico alle Associazioni tedesche di continuare le loro pratiche per ottenere che, per l'entrata in Germania, le motociclette siano assimilate alle biciclette, oppure, in via sussidiaria, che esse siano ammesse, come in Olanda, dietro presentazione di una tessera speciale.

6\. — Il Congresso dà incarico al T. C. I. di continuare le pratiche intraprese per ottenere un miglioramento del regime di dogana italiano per l'importazione temporanea di automobili e velocipedi.

7\. — Il Congresso prega il T. C. Austriaco di continuare assiduamente le sue trattative allo scopo di far adottare dal suo Governo a profitto dei turisti ciclisti, il regime liberale vigente nel Belgio, in Francia ed in Isvizzera.

8\. — Il Congresso incarica il T. C. B. di pregare il suo Governo di rinunciare ad esigere che sulle tessere dei soci e delle Società riconosciute domiciliate nel Belgio, sia detto che le tessere stesse non sono valevoli per l'importazione con esenzione temporanea di deposito, sul territorio belga.

La semplice dicitura sulle tessere: « Belgio » apposta dopo il nome della località abitata dal titolare, dovrebbe bastare per dare ogni garanzia all'amministrazione.

9\. — Il Congresso emette il voto che le associazioni alleate prendano misure atte a diffondere presso gli automobilisti la conoscenza dei vantaggi che procura l'uso del trittico.

10\. — Il Congresso, preso conoscenza della modificazione della disposizione dei tagliandi del trittico proposta dal T. C. B. per abbreviare il lavoro d'iscrizione delle menzioni che ora si esigono, approva tale modificazione, che potrà essere proposta alla Conferenza ufficiale internazionale.

11\. — Il Congresso approva il libretto di passaggio alle dogane che sarà proposto alla conferenza di Parigi dall' Associazione Internazionale degli Automobile-Clubs riconosciuti, dal quale la prima idea appartiene al Touring Club Italiano, che lo propose al Congresso della L. I. A. T. a Vienna nel 1904.

Porge al T. C. I. i suoi ringraziamenti e le sue vive felicitazioni per l'appoggio efficace prestato alla L. I. A. T. in questa questione, alla Conferenza internazionale degli A. C. riconosciuti alla quale il T. C. I. partecipa in qualità di delegato dell'A. C. I.

12\. — Il Congresso, convinto della necessità sempre più urgente della convocazione di una conferenza doganale internazionale, esprime il voto che la questione dell'uniformità dei differenti trittici e quella del libretto di passaggio alle dogane siano durante la stessa esaminate.

13. — Il Congresso esprime il voto che la benzina contenuta nei serbatoi delle automobili sia ammessa in franchigia.

Per quanto riguarda l'esame della questione in dati paesi:

1° delle gomme di ricambio;

2° delle ore di apertura degli uffici di dogana;

3° della trasformazione delle uscite provvisorie in uscite definitive.

Il Congresso decide di aspettare i risultati degli studi dal T. C. B. iniziati su tali questioni.

Questi risultati saranno sottoposti al referendum delle associazioni alleate in un periodo di tempo il più breve possibile, in vista della prossima riunione della Conferenza ufficiale internazionale.

14. — Il Comitato permanente è incaricato di fare un'inchiesta speciale per ottenere degli schiarimenti precisi riguardanti la tolleranza accordata alle frontiere dei diversi Paesi per l'importazione di sigari, sigarette e tabacchi, e riguardanti l'esclusione delle donne da tale facilità per ciò che concerne le sigarette.

15. — *a*) Il Congresso esprime il voto di veder soppresso l'obbligo in tutti i treni, per i viaggiatori che non hanno che piccoli colli non registrati, di discendere dal loro compartimento per la visita della dogana. Incarica il T. C. B. di far pratiche in tal senso presso il Governo francese;

b) Il Congresso raccomanda la pratica adottata in taluni grandi express, di procedere alla visita durante il viaggio nel bagagliaio.

Emette egualmente il voto per l'istituzione, per la visita dei bagagli registrati, di uffici di dogana extraterritoriali, nei principali centri di viaggio, che permettano di effettuare la visita dei bagagli alla partenza.

Invita le associazioni alleate a sollecitare dai loro rispettivi Governi l'introduzione delle suddette riforme.

16. — Il Congresso emette il voto che sia applicato un regime di favore agli apparecchi di locomozione aerea, quando non si possa ottenere franchigia completa.

Tale voto sarà portato a conoscenza della Conferenza Internazionale che si terrà prossimamente a Vienna.

17. — Il Congresso invita le Associazioni alleate ad interessarsi nei loro rispettivi paesi alle questioni dei luoghi, delle piantagioni stradali o forestali, dei monumenti e ricordi del passato, dei parchi nazionali o privati, e d'interessarvi pure il pubblico a mezzo delle loro pubblicazioni.

18. — Il Congresso raccomanda alle Associazioni alleate di esaminare la situazione creata dai sempre crescenti abusi degli affissi collocati nei siti pittoreschi ed a studiare i modi di porvi rimedio.

19. — Il Congresso esprime il voto che le interdizioni di fotografare nelle regioni di frontiera siano limitate allo stretto necessario e che in ogni caso esse siano ben segnalate a mezzo di pali di eguale modello, se possibile. Il Comitato permanente è incaricato di studiare il modello.

Esprime il voto di veder abolite le numerose proibizioni di fotografare dati monumenti.

Le Associazioni alleate sono incaricate di fare delle pratiche per ottenere la realizzazione di tali voti presso i loro rispettivi Paesi.

20. — Il Congresso invita le associazioni tedesche ad accordare il loro appoggio al T. C. B. perchè ottenga che i belgi che abitano presso la frontiera tedesca non paghino che la sola metà della tassa di soggiorno con automobile, quando hanno ottenuto la tessera annuale di circolazione in Germania.

21. — Il Congresso, deplorando l'introduzione di una tassa per le automobili nel ducato di Gotha, approva l'attitudine presa dalle associazioni tedesche ed invita le Associazioni alleate a raccomandare ai loro soci di evitare il territorio del ducato.

22. — Il Congresso emette il voto di veder ammesse nel Codice le principali norme della circolazione stradale per tutti i veicoli, soprattutto per ciò che concerne:

1° l'occupazione della strada;

2° gli incroci;

3° il caso delle svolte scoperte;

4° il caso delle svolte non scoperte;

5° la traversata delle agglomerazioni;

6° l'incontro d'uomini e di animali.

23 e 24. — Il Congresso emette il voto che nel corso della prossima Conferenza internazionale si proceda ad un minuto esame dei seri inconvenienti presentati dal certificato internazionale per le strade, in vista dell'ottenimento delle modificazioni e semplificazioni reclamate dal Congresso di Ginevra ed eventualmente, la soppressione del certificato, con riconoscimento delle licenze nazionali stabilite su di un tipo uniforme analogo a quello del libretto di passaggio alle dogane.

Il Congresso incarica il T. C. F. di far portare la questione all'ordine del giorno della Conferenza Internazionale.

25. — In vista di evitare pericolosi sbagli causati dalla pratica attuale del servizio delle dogane su date strade di frontiera, specialmente in Francia, si desidera:

1. — Che non siano stabiliti ostacoli fissi per l'arresto delle automobili;

2. — Che durante la notte, gli uffici siano segnalati in modo speciale;

3. — Che le guardie di dogana di servizio in campagna vestano tutti un'uniforme che li renda facilmente riconoscibili quando fermano le automobili che circolano nei pressi delle Dogane;

26. — Il Congresso invita le associazioni alleate a comunicare annualmente, per quanto è possibile, al Comitato Permanente, il numero degli automobilisti, dei motociclisti e dei ciclisti del loro paese.

Il Comitato permanente è incaricato di riunire questi dati in una statistica da pubblicarsi nel rapporto annuale.

27. — Il Segretariato generale è incaricato d'inviare ogni anno alle Associazioni un questionario preciso relativo agli schiarimenti destinati a figurare nel rapporto annuale della L. I. A. T.

28. — Il Congresso incarica il Comitato Permanente di studiare i diversi sistemi d'indicazione, di direzione e di distanza, seguendo gli schiarimenti che gli saranno forniti dalle Associazioni alleate e di presentare una proposta su tale soggetto al Congresso della Strada.

29. — Il Congresso decide che ogni Associazione possa essere autorizzata a proseguire, in nome della L. I. A. T. l'esecuzione dei voti emessi in seguito alla propria proposta. Tale domanda dovrà essere formulata durante la sessione del Congresso, che deciderà in ogni singolo caso, dell'opportunità o meno di aderirvi.

30. — ... Ritirata...

31. — Il Congresso invita le Associazioni alleate a sollecitare dalle Amministrazioni delle ferrovie che esse favoriscano le escursioni ed i viaggi che hanno luogo all'epoca delle Feste di Pasqua (e che diventano sempre più di moda), organizzando, nella durata di tale periodo, un servizio intensivo.

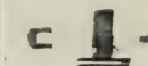
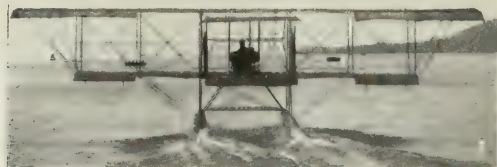
32. — Il Congresso si dichiara favorevole all'adozione di date fisse per le feste che hanno date variabili (Pasqua, Pentecoste, Ascensione).

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

1. Un soldato della banda del Garian. — 2. I bersaglieri nella nuova posizione dopo la battaglia delle Montagnole a Homs. — 3. Capo cammelliere eritreo. (*1 e 3 Fot. Cristiani*).

Ascari eritrei negli accampamenti.

Cammellieri eritrei. (*Fot. Cristiani*).

A Misrata: 1. Panorama della città verso la conquista della quale tende la divisione Camerana sbarcata a Bu-Sceifa. — 2. I difensori di Misrata arabi e regolari turchi si raccolgono per contrastare l'occupazione.

L'idrovolante Guidoni che in ripetuti esperimenti alla Spezia diede ottimi risultati. L'apparecchio è composto di un aeroplano Farman e di un sistema di galleggianti di legno simili a siluri, (motore 70 cav. velocità 70 km. all'ora — peso 600 chg.). L'apparecchio può dal mare lanciarsi al volo disponendo di appena 50 metri e nel tempo di 8''.

1. La corsa di slancio sul mare. — 2. L'apparecchio si solleva. — 3. Il volo. — *In med.:* Il capitano Guidoni.

1. L'aviatore Garros vincitore con monoplano Bleriot del Gran Premio dell'Ae. C. F. appena sceso dall'apparecchio. — 2. Garros atterra. — 3. Wilburg-Wright il grande pioniere dell'aviazione testè defunto.

1. L'automobile officina per gli aviatori militari francesi. — 2. Il laboratorio ambulante per gli esperimenti di resistenza delle superfici, istituito dall'Ispettorato dell'aviazione militare francese.

UN SOLO SOCIO basta presentare nel 1912 al Touring Club Italiano per **concorrere** all'assegnazione dei seguenti **NUOVI PREMI DI BENEMERENZA**

in aggiunta a quelli consueti di cui è notizia a pag. 286 della Rivista di Maggio

SETTE MEDAGLIE D'ORO
QUATTORDICI MEDAGLIE D'ARGENTO

Una medaglia d'oro e due d'argento, **sorteggiate ogni mese fra i soci** che da giugno a dicembre presenteranno almeno un nuovo aderente pel 1912.

NORME PER L'ASSEGNAZIONE:

1. Le medaglie verranno estratte a sorte ogni mese, in ragione di una medaglia d'oro e due d'argento fra tutti i Soci che avranno firmato, come soci presentatori, le schede dei soci nuovi che perverranno ogni mese con le quote direttamente alla sede centrale;
2. L'estrazione avrà luogo nel mese successivo a quello della presentazione del nuovo socio o dei soci;
3. I soci presentatori concorreranno all'estrazione con tante probabilità quanti saranno i soci presentati;
4. Il primo numero estratto mensilmente vincerà la medaglia d'oro, il secondo e terzo vinceranno le due medaglie d'argento;
5. I concorrenti alla nuova forma di benemerenza potranno concorrere alle altre forme.

FAC-SIMILE DEL BELLISSIMO
DISTINTIVO-SPILLA
SIMILORO E SMALTI

DONO AI SOCI

Il distintivo *mignon* artistico verrà regalato d'ora in avanti una volta tanto, gratis e raccomandato, ai soci che presenteranno nel 1912 almeno un nuovo aderente al T. C. I., del quale la domanda e l'importo siano pervenuti direttamente alla sede centrale, così pure a ogni socio nuovo che procurerà alla sua volta un nuovo aderente.

Staccare la scheda seguendo la punteggiatura e inviarla riempita e accompagnata dalla quota alla Direzione del TOURING CLUB ITALIANO — Milano - Via Monte Napoleone, 14.

BUONO

per ricevere un distintivo-spilla gratis raccomandato, e per concorrere all'estrazione delle medaglie mensili di benemerenza.

Socio presentato:

Sig. ......

Socio presentatore:

(firma) ......

Indirizzo ......

Tessera N. ......

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Chiedo di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio
Annuale e verso L. 6 (L. 8 all'estero) } più L. 2 per
Quinquenn. » » 30 (L. 40 ») } ammissione
Vitalizio e verso L. 100 (L. 125 all'estero) quota unica.

Mi dichiaro edotto dello Statuto dell'Associazione, mi obbligo ad osservarlo ed eleggo domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Nome e Cognome ......

paternità ...... *anni*

professione ......

Indirizzo { *Comune di* / *Provincia di* / *Via* ...... *N.* ......

Firma del richiedente

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da ...... *li* *191*

Richiesta dei fogli arretrati della CARTA d'ITALIA (1)

Verso pure L. ...... *per ricevere i seguenti fogli arretrati della Carta d'Italia al prezzo di L. 0,50 per foglio. Fogli N.*

(1) Vedasi elenchi nell'Opuscolo di propaganda gratis a richiesta e nell'Annuario 1912.

GLI AUTOCARRI MILITARI "FIAT,, IN TRIPOLITANIA

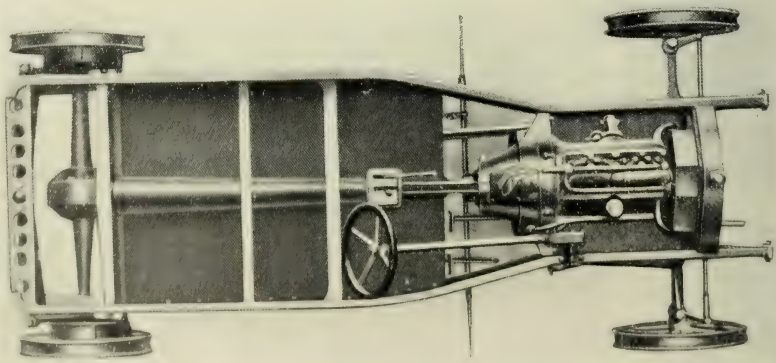
(Montati con Pneus Jumelés "MICHELIN,,). *(Fot. Comerio).*

I PROGRESSI DELL' AUTOMOBILISMO

Lo chassis "HUPMOBILE,, il più semplice e robusto che sia mai stato costruito.

Uno sguardo a questo cliché meraviglierà soprattutto i tecnici per l'immensa semplicità della sua costruzione, ed anche i non tecnici non potranno non ammirare la simmetria e la bellezza della sua linea.

I pregi di questo chassis consistono anzitutto nell'esser esso fabbricato di un materiale sceltissimo, come acciai vanadium e chrome ed il metallo Parson. Inoltre è fabbricato con circa *mille parti* di meno di quelle impiegate negli ordinari chassis. — Pensate al miracolo che si è compiuto ed all'immensa economia che ne risulta. Mille parti di meno da consumare, da rompere, da cambiare!

Con ciò nulla si è sacrificato di quello che si può desiderare in una automobile. Tutto ciò che la scienza automobilistica ha prodotto di meglio, si trova in questo chassis. L'asse posteriore *oscillante*, la trasmissione a *cardano*, la frizione a *dischi*, i rulli *Timken* e *Hyatt*, il carburatore *Zenith*, il magneto *Bosch*, la lubrificazione forzata ed automatica, ecc. Dippiù tutte le parti mobili dello chassis sono assolutamente rinchiuse e protette dal fango e dalla polvere da u involucro di acciaio. Il motore poi, che sviluppa una forza di 24-32 HP, ha un'alesaggio di soli mm. 8 (mentre la corsa è di mm. 140) il che fa sì che la macchina può esser bollata per soli 16 HP, realizzand un'economia anche nei riguardi della tassa e dell'assicurazione. Abbiamo già accennato in precedent articoli alla grand economi di *benzin* e di *gomm* e ciò s spiega fa cilment quando s pensi all semplicit ed efficien za del mo tore a lun ga corsa dello chassis che in vece di pe sare parec chie ton nellate, co me gli ordi nari chassis da 2 HP, pes solamente meno di 1000 Kg., compresa la carrozzeri a torpedo, a cinque posti.

Insomma *efficienza ed economia* rendono la nuov vettura Hupmobile un'automobile ideale, per esser sostituita ai cavalli, e chiunque s'interessa all'automobilismo dovrebbe prenderla in considerazione.

L'Agenzia Generale Hupmobile, via Nazionale, Roma, spedisce *gratis* i cataloghi su richiesta.

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano

Informazioni

Aereologia

— Durante la settimana di Pentecoste si è tenuta a Vienna presso quella Università, auspice l'Istituto Meteorologico Austriaco, la VII Conferenza internazionale di Aeronautica Scientifica, coll'intervento di delegati di tutte le nazioni europee, nonchè degli Stati Uniti di America, del Canadà, ecc.

Numerose sono state le comunicazioni fatte in tale riunione, alcune delle quali importantissime. Fra queste le proposizioni del Bjerknes, professore di Fisica Matematica all'Università di Cristiania, di esprimere nelle pubblicazioni della Commissione Internazionale la pressione atmosferica non in mm. di Mercurio, ma in Bar, Decibar, Centibar, ecc., di impiegare in luogo delle altezze geometriche misurate in metri geometrici, le altezze dinamiche misurate in metri dinamici e infine di considerare nello spoglio dei diagrammi ottenuti con i palloni sonda solo gli strati corrispondenti a pressioni di 1000 bar (750 mm. di hg.), 900 bar, etc., (di cento in cento bar).

Il Presidente prof. Hergesell ha proposto che si costituisca una rete internazionale di Stazioni Aereologiche, che effettuassero solo lanci di Palloni Piloti in epoche determinate; e noi ci troviamo a ciò largamente preparati, date le numerose Stazioni di simile genere fondate già per iniziativa dell'Osservatorio Geofisico di Pavia e poi aumentate dal R. Comitato Talassografico, le quali già in varie occasioni hanno collaborato in osservazioni simultanee.

Il Besson, direttore dell'Osservatorio di Montsouris (Parigi) ed il Vincent (capo del Servizio Meteorologico dell'Osservatorio Astronomico di Uccle), hanno insistito sulla necessità di estendere e di migliorare le osservazioni delle Nubi, il cui studio tanto vantaggio può recare alla conoscenza dei movimenti della nostra atmosfera.

L'Asmann, direttore dell'Osservatorio Aereologico di Lindenberg (Berlino), ed il nostro prof. Palazzo, direttore dell'Ufficio Centrale di Meteor. e Geodin. di Roma, hanno presentate alcune modificazioni ai registratori adoperati per il sondaggio dell'atmosfera.

— Nella prima settimana del corrente luglio avrà luogo nel R. Osservatorio Geofisico di Pavia una serie di lanci di Palloni-sonda. Alcuni di questi saranno utilizzati per prelevare ancora campioni di aria a grandissime altezze, della quale sarà fatta poi diligente analisi per stabilire la presenza in quelle alte regioni di gas rari e dell'Elio sopratutto.

Tempo permettendo i palloni saranno inseguiti mediante due teodoliti, appositamente costruiti, collocati alle estremità di una base di lunghezza nota, per un controllo sulle altezze raggiunte nei diversi istanti dai palloni stessi e per la determinazione della direzione del vento alle singole altitudini. Contemporaneamente in tutte le Stazioni Aereologiche sparse per l'Italia, dipendenti dal R. Comitato Talassografico, e da quelle per l'occasione create dall'Ossêrvatorio di Pavia con materiale proprio, si effettueranno altrettanti lanci di palloni Piloti. Si otterrà così una ricchissima serie di dati aereologici, che sarà preziosa per lo studio della nostra atmosfera.

Aeronautica

— *Un nuovo dirigibile francese.* — Il primo maggio il *Bayard-Clément V* è uscito per la prima volta dal suo *hangar* con a bordo sei persone. Ha una cubatura di 9000 metri ed è munito di due motori Bayard-Clément di 125 cavalli che gli possono imprimere una velocità di 55 chilometri all'ora.

— *A* 9000 *metri d'altezza.* — Il dott. Wolff dell'Istituto metereologico di Potsdam ed il maggiore-medico Kootschel, partiti da Bitterfeld a bordo dello sferico (2300 mc.) *Hamburg III,* hanno raggiunto la mattina del 20 aprile scorso l'altezza di 9000 metri. L'ascensione aveva per iscopo delle ricerche sulle radiazioni solari e la rarefazione dell'aria che essi trovarono alla temperatura di —40°.

Il *record* d'altezza è tenuto, come è noto, da Berson e Suring che nel luglio 1901 raggiunsero i 10 800 metri.

— *Il Clément-Bayard III batte il record mondiale d'altezza.* — Il 20 maggio il dirigibile francese *Clément-Bayard III* guidato dal capitano Néaut ha raggiunto i 2900 metri d'altezza, battendo il record mon-

FERRO-CHINA-BISLERI
QUORE TONICO
COSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
QUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici " LE GAULOIS ,, BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

diale tenuto dall'*Adjudant-Réau* che il 6 dicembre scorso raggiunse 2150 metri.

Il Clément Bayard III ha la capacità di 9000 metri cubi, la lunghezza di m. 88, il diametro massimo di m. 13,50 ed è munito di due motori Clément di 125 HP.

— *Un dirigibile a* 3025 *m. d'altezza.* — Il nuovo dirigibile francese *Condé* ha battuto il 18 giugno scorso ogni *record* d'altezza salendo a 3025 metri. Partito con 6 uomini a bordo, si librò per tre ore e mezzo sopra Parigi.

— *Un nuovo aerodromo tedesco.* — Si è costituita in Westphalia la società « Rheinisch Westphälische Flug und Sportplatz Gesellschaft m. b. H » per la costruzione di un vasto aerodromo che comprenderà principalmente un grande campo di aviazione ed un grande *hangar* per dirigibili. Le autorità militari hanno accordato una forte sovvenzione per l'*hangar* per dirigibili.

Infine moltissime sono state le comunicazioni di lavori teorici, o dedotti dai risultati ottenuti nei sondaggi aerei in località diversissime: così nelle regioni polari Artiche (sulle quali ha riferito il Presidente prof. Hergesell), come nelle regioni equatoriali (prof. Palazzo).

Alpinismo

— *Il VII Congresso Alpinistico.* — Mentre le tende nell'estate prossima offriranno asilo nell'alto Cadore alla più eletta gioventù d'Italia, mentre i giovani andranno temprandosi nelle scalate delle ardue dolomiti e studieranno ogni recesso del superbo gruppo del Popera, parecchie giornate di Tendopoli verranno dedicate ai lavori del VII Congresso Alpino. Questo congresso viene ad assumere quest'anno una speciale importanza per gli argomenti che vi saranno trattati, alcuni dei quali possiamo già annunciare:

Direttive generali per lo studio della montagna. Avvenire commerciale delle nostre vallate. Studio dello stato economico attuale delle vallate alpine italiane. Messa in evidenza delle risorse naturali non ancora sfruttate. Mezzi per conseguire il miglioramento economico delle vallate.

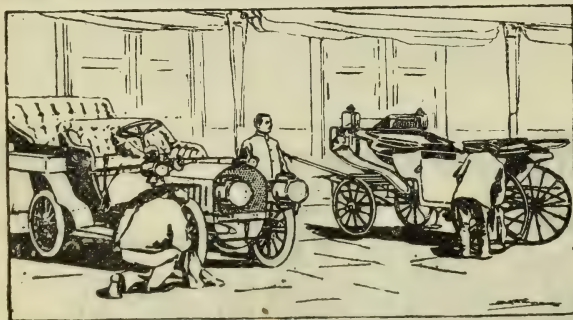
La Commissione organizzatrice della S. U. C. A. I. ha sede presso il Museo Commerciale di Venezia ed è presieduta dallo studente Frazzi.

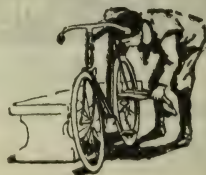
Automobilismo

— *Fabbricazione artificiale della gomma.* — Il chimico tedesco Heinemann avrebbe preparato l'idrocarburo C^5 H^8 principale componente della gomma facendo reagire in un tubo scaldato al color rosso, l'acetilene sull'etilene in presenza di cloruro di metile, che sono corpi di fabbricazione corrente nell'industria. I competenti dubitano però che il prodotto, dato che si ottenga, possa per qualità e per prezzo essere preferito alla gomma naturale.

— *Il Comitato Sportivo Americano* ha introdotto nel regolamento per le corse d'automobili importanti cambiamenti: tutte le vetture devono avere a bordo un meccanico; conduttori e meccanici devono avere più di 21 anni; sono proibite le palizzate, le tribune, ecc., e l'attraversamento di fossati colla strada da percorrere nelle curve, dove devono anche esistere 12 metri di spazio libero a destra e a sinistra. Sono prescritte zone neutre della larghezza di m. 9 sulle dirittune della strada.

— *Gli accidenti causati dagli automobili in Inghilterra* nel 1909 furono 13 645 contro 14 378 causati dai veicoli a cavalli. Nel 1911 tali cifre crebbero a 21 099 per le automobili e diminuirono a 14 111 per le ippomobili.

— *Gli undici salons automobilistici di Parigi* hanno fruttato in totale 1 482 506 franchi. Di questi l'Au-

Biancherie di servizio
e generi speciali
per
Automobili, Carrozze,
Biciclette.

Strofinacci per pulizia di macchine e veicoli
Tele e tessuti in pezza per spolverini da chauffeurs, automobilisti e per abiti di fatica
Vestiari-combinazione in tela bleu, per meccanici
Scialli, Coperte e Plaids per carrozza ed automobile

Campioni e Catalogo gratis e franco, su richiesta alla Ditta

Fabbriche Telerie E. FRETTE e C. - Monza

Filiali: MILANO - ROMA - TORINO - GENOVA - FIRENZE.

tomobile Club di Francia ha ricevuto 900 246 franchi, la Camera Sindacale dell'Automobile 231 614 franchi, la Camera Sindacale del Ciclo e dell'Automobile 230 584 franchi, il Sindacato dei Fabbricanti di Cicli 120 060 franchi.

— *Cinquanta milioni in tasse.* — In Francia, le automobili, le motociclette e le biciclette danno allo Stato in tasse 50 milioni di franchi all'anno. I proprietari di tali veicoli trovano per ciò troppo esigua la somma annuale di 20 milioni stabilita dal Governo per l'assettamento delle strade ordinarie.

— *Un giacimento considerevole di elarite,* secondo i giornali americani sarebbe stato scoperto a Pacachute Creck nel Colorado; si tratterebbe di una sorta di bitume composto in gran parte di carburo d'idrogeno con un poco d'ossigeno e delle traccie d'azoto, presentante però una certa elasticità quasi uguale a quella della gomma.

— *Motore a naftalina.* — Nel laboratorio dell'Automobile Club Francese venne esperimentato un motore a naftalina (P. Bruneau), del tipo 6 HP a un cilindro verticale di 140 d'alesaggio e di 200 di corsa. Il serbatoio della naftalina è diviso in due scomparti intercomunicanti l'uno per la naftalina solida, l'altro per quella fusa. Un carburatore del tipo solito prepara la miscela coll'aria.

Il serbatoio, il carburatore e i tubi relativi sono circondati da un doppio rivestimento entro il quale circolano i gas di scappamento del motore. Questi col loro calore dopo qualche tempo di funzionamento portano la naftalina fusa a più di 100 gradi di temperatura. La messa in marcia è fatta consumando benzina.

I risultati delle prove furono: per 5 ore di funzionamento assai regolare a pieno carico; velocità angolare giri 595 al minuto primo; potenza effettiva 8 HP; consumo totale di naftalina chg. 13 700; consumo specifico di naftalina in chilogrammi per cavallo-ora chg. 0,342; consumo specifico d'olio chg. 0,0265 per cavallo-ora.

A metà carico per 3 ore e 47 minuti di funzionamento si ebbero corrispondentemente: velocità giri 558; potenza 3,2 HP; consumo totale chg. 6; consumo per cavallo-ora chg. 0,495.

A vuoto per 2 ore di funzionamento si ebbero: velocità giri 606; consumo chg. 2,930.

La naftalina costa circa L. 10 al quintale, e conseguentemente il cavallo-ora cent. 3,42, mentre con un motore a benzina od a petrolio il cavallo-ora costa cent. 13,00 circa.

— *Il concorso della Seine et Oise.* Vennero pubblicati i risultati del concorso indetto dall'Automobile Club della Seine et Oise in Francia per un apparecchio destinato ad evitare la proiezione del fango sui lati della strada per parte delle ruote delle automobili.

I concorrenti furono 21 ed i premiati 10. Gli apparecchi presentati sono in generale costituiti da un quarto di corona circolare attaccata al mozzo di ciascuna ruota od allo chassis dell'automobile per mezzo di bracci, e appoggiante esternamente alla parte inferiore del cerchione. Dei sette sistemi considerati, quasi tutti parvero soddisfare alle condizioni del concorso e tutti diedero dei buoni risultati.

— *Il comando idraulico come mezzo di trasmissione* applicato all'automobile ebbe pratica attuazione per opera ultimamente del Lenz. Invece dell'innesto (embrayage), del meccanismo del cambio di velocità e di marcia, dell'albero di trasmissione a cardano o delle catene v'è una sola scatola fusa in acciaio montata sullo chassis al di sopra delle molle posteriori. Un albero unente il motore con tale scatola, e due alberi corti trasversali dalla scatola alle ruote motrici completano il comando. Questo avviene per lo spostamento fatto a mezzo di una o più pompe conduttrici comandate dal motore, d'un liquido (olio) sotto pressione che entra in azione in motori costituiti da due pompe ricevitrici. Queste agendo separatamente sugli alberi trasversali, sostituiscono anche il differenziale. Le pompe conduttrici sono di portata diversa e possono essere messe in moto separatamente o contemporaneamente dall'albero del motore. A seconda che per un medesimo numero di giri del motore

Fotografi - Dilettanti.

Senza alcuna cognizione fotografica otterrete pieni risultati dopo solo mezz'ora da soli, usando la macchina fotografica

BROWNIE Pieghevole N. 2 A

I SUOI NEGATIVI HANNO IL FORMATO DI 7×11.
LA SUA MESSA A FUOCO È AUTOMATICA ..
L'OBBIETTIVO È ACROMATICO A POSA, MEZZA POSA, ISTANTANEA. ..

Caricabile e Scaricabile in PIENA LUCE

Prezzo **L. 40**

In ogni nostro negozio potrete esaminare la Macchina ed avere tutti gli schiarimenti che desiderate.

KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10 - Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

POTENTE COMODA E DI DURATA

LA **PAIGE**

È LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO

È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.

TIPI DA 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT

Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, necéssaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.

MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP. - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI

CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA

THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DIPARTIMENTO K. DETROIT MICH. U.S.A.

si aumenta o diminuisce la quantità di liquido messa in circolazione col movimento di tutte o di due o di una sola pompa conduttrice la velocità del veicolo aumenta o diminuisce.

Il disinnesto è ottenuto aprendo una valvola che unisce direttamente i condotti di compressione e di aspirazione delle pompe conduttrici, e la marcia indietro invertendo il movimento delle pompe condotte.

— *Il XIII Salone dell'Automobile.* Venne pubblicato il regolamento generale del XIII Salon de l'Automobile organizzato dalla Camera Sindacale delle Industrie dell'Automobile e del Ciclo sotto il patronato dell'Automobile Club di Francia, e che sarà aperto dal 7 al 22 dicembre prossimo venturo.

Linee automobilistiche.

— Hanno incominciato a funzionare le linee automobilistiche:

— Chieti-Lanciano. — Offida (Ascoli Piceno) alla Stazione Ferroviaria omonima. — Genova-Recco-Uscio. — Pordenone-Roveredo-Aviano-Maniago-Cordenons. — Salsomaggiore-Pellegrino Parmense-Fornovo, con tre corse di andata e tre di ritorno fra Pellegrino e Salsomaggiore e due andata e due ritorno fra Fornovo e Pellegrino.

— A S. Fiora in provincia di Siena ha avuto luogo una importante riunione di Sindaci delle regioni dell'Amiata coll'intervento dell'on. Ciacci, all'oggetto di prendere gli opportuni accordi per una linea automobilistica che riunisca le diverse regioni del Senese e della Val di Chiana con l'Amiata, con la Maremma e coll'Umbria.

Aviazione

— Wilburg Wright, l'astro più fulgido dell'aviazione, è scomparso. Egli è stato uomo di viva fede, di grande costanza e di potente ingegno: qualità queste che l'han fatto uno dei più eletti figli dell'umanità, che l'han reso immortale, che l'han portato sulle più alte vette della gloria. Egli ha segnato nella storia del mondo una delle più meravigliose pagine.

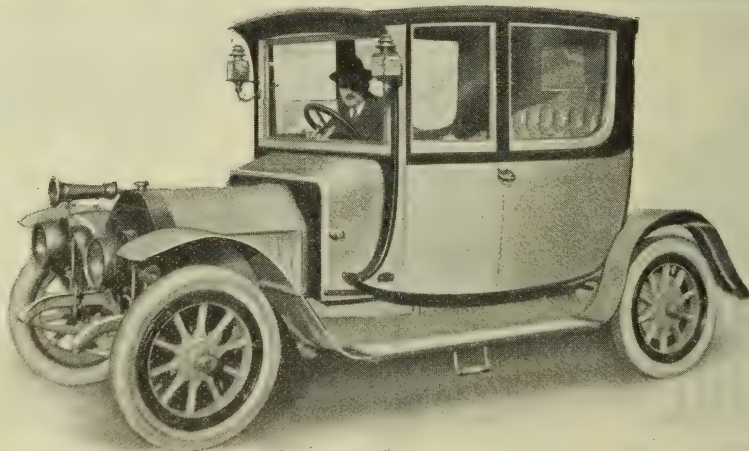
Wilburg Wright insieme a suo fratello Orville sono, sopra ogni meschino pettegolezzo francese, i veri inventori della macchina alata. La Francia cerca oggi di attenuare il merito grande di questi grandi americani, ma è notorio che l'aviazione in Francia è cominciata col capitano Ferber e questi — come ha detto egli stesso nel suo libro *L'Aviation* — ha avuto notizie e fotografie degli apparecchi Wright sin dal 1902. Il Ferber confessa pure che venne in possesso di alcuni schizzi della macchina Wright nel 1905 (schizzi che furono anche pubblicati dal giornale l'*Auto* il 24 dicembre dello stesso anno) e da essi i cooperatori del Ferber (fra cui Gabriele Voisin, suo allievo) la poterono ricostruire in Francia e raggiungere il successo nel 1908.

I fratelli Voisin, come è noto, costruirono nel 1908 il primo biplano col quale Enrico Farman riuscì a compiere il percorso di un chilometro in circuito chiuso (13 gennaio).

Come vedesi, la meravigliosa macchina volante che ebbe immenso successo in Francia non ebbe che meschina origine di copiatura.

Sia gloria eterna dunque ai fratelli Wright e si termini nei giornali francesi d'aviazione il biasimevole pettegolezzo.

— *Il primo concorso di biciclette aeree.* — Nel febbraio scorso i sigg. Peugeot bandirono un originale concorso col quale stabilivano un premio di 10 000 franchi per il primo uomo che, a partire dal 1° giugno, fosse riuscito con una macchina mossa mediante la sola sua forza muscolare a compiere un percorso di 10 metri. Un grandissimo numero di ricercatori si sono iscritti alle prove svoltesi il 2 giugno scorso, ma nessuno dei concorrenti è riuscito a soddisfare alle condizioni imposte dal concorso.

Per ora almeno, sembra impossibile riuscirvi, ma il concorso è benefico perchè favorisce le ricerche atte

LANCIA - Coupé a 4 posti con guida interna.
Montati con pneumatici "MICHELIN"

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO.
20-30 HP.

migliorare il rendimento dei propulsori e quello delle superfici portanti.

— *L'esposizione annuale d'aeronautica a Parigi.* — Il comitato della Camera Sindacale delle Industrie aeronautiche ha deciso che la quarta esposizione internazionale di locomozione aerea sarà tenuta anche al Grand Palais dei Campi Elisi dal 23 ottobre al 10 novembre.

— *Un concorso di idro-aeroplani nel Belgio.* — L'Aero-Club del Belgio ha indetto a Tamise per la fine dell'estate un concorso internazionale di idro-aeroplani. Le prove comprenderanno: 1° Concorso di totalizzazione di durata; 2° concorso per la minima distanza percorsa sull'acqua per spiccare il volo; 3° lo stesso concorso, ma in senso inverso sul fiume; 4° concorso di distanze senza scalo; 5° concorso di navigabilità.

— *Dall'Inghilterra alle Indie in aeroplano.* — Questa prova avrà luogo probabilmente nel mese di settembre sul percorso Londra, Vienna, Costantinopoli, Aleppo, Bagdad, Rushire, Bander-Abbes, Karatchi. La corsa è riservata ai soli aviatori inglesi e forniti di apparecchi di costruzione inglese.

— *Un aerodromo turco presso Costantinopoli.* — Il governo turco ha deciso di installare a S. Stefano, a pochi chilometri da Costantinopoli, sulla sponda del mar di Marmara, un aerodromo militare. La casa Rep ha già fornito due monoplani a tale scopo ed il pilota Gordon Bell della stessa casa, in occasione della festa del sultano, ha volato sulla capitale.

— *L'aviazione militare in Russia.* — La scuola militare d'aviazione di Sebastopoli, la sola esistente in Russia, comprende attualmente 102 ufficiali e 200 soldati ed è fornita di 55 aeroplani. Come vedesi, è insufficiente per la difesa nazionale, ed il governo perciò sta studiando di rimediarvi coll'istituzione di altre numerose scuole.

— *Il concorso di motori d'aviazione in Italia.* — Il Ministro della guerra ha pubblicato il programma del concorso per motori d'aeroplani: esso è riservato ai costruttori italiani o stranieri che hanno già in Italia rappresentanze od officine. I motori dovranno essere della potenza di 60-80 HP; non dovranno consumare più di 350 grammi di benzina per cavallo ora e non dovranno sorpassare il peso di chg. 2,300 per cavallo se a cilindri fissi, nè chg. 1,800 se a cilindri rotanti.

I motori dovranno essere presentati a Roma il 10 febbraio 1913. I premi stabiliti sono: primo 75 000, secondo 25 000.

— *Un aeroplano italiano fa* 130 *chilometri all'ora.* — E' stato esperimentato a Vizzola Ticino il monoplano Caproni che prenderà parte alle gare internazionali di Vienna: ha raggiunto, con un motore Anzani di 80 cavalli, 130 chilometri all'ora.

— *A* 140 *chilometri all'ora con passeggiero.* — Il tenente francese Marmies, il 18 giugno scorso, è partito da Buc per Versailles col suo meccanico ed in un sol tratto e in meno di due ore ha superato i 285 chilometri ad una velocità di oltre 140 chilometri all'ora.

— *Una medaglia d'oro all'aviatore Dal Mistro.* — Il consolato veneziano del Touring Club Italiano ha assolto all'impegno assuntosi nel settembre scorso, quando Achille Dal Mistro compiè il viaggio aereo da Bologna a Venezia, di offrirgli una medaglia d'oro, omaggio dei suoi concittadini.

La consegna della bella medaglia avvenne nel gabinetto del sindaco alla presenza dell'on. Foscari, capo del consolato veneziano e dei componenti il consolato stesso.

L'on. Foscari, ricordò l'audacia del giovane aviatore e l'opera spiegata a servizio della Patria.

Il co. Grimani pronunciò nobilissime parole di elogio e di congratulazione pel Dal Mistro al quale fece la consegna della medaglia e della pergamena, omaggio dei concittadini al valoroso aviatore.

Achille Dal Mistro nel ricevere i due ricchi ed artistici doni appariva vivamente commosso e ringraziò con brevi parole.

La medaglia è d'oro; da un lato sono profilate le

FN FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
HERSTAL LEZ LIEGE (Belgio) FN

Sono arrivate e formano la meraviglia dei primi possessori, le **rinomatissime Motociclette FN** di

IIIª Serie IIIª

con cambio di velocità e debrayage al manubrio (ales. 65×86 corsa)
con notevoli modifiche e migliorie.

Data l'enorme richiesta è utile prenotarsi subito presso i singoli Agenti delle varie Provincie e presso gli Agenti Generali per l'Italia:

A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telefono 7-90 - MILANO

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA
ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

I° FISCHER su Biplano
FARMAN con
BOUGIE
OLEO
Marca testa di negro.
nel concorso
d'idro-aeroplani
a MONACO

Alpi sulle quali un'aquila vola e l'aquila è superata da una vigorosa figura di Icaro che tenendo in mano la statua della Vittoria si libra nello spazio.

Dall'altro lato è incisa una bella iscrizione ricordante il volo da Bologna a Venezia contornata dalle ali d'una elica di aeroplano.

Ferrovie

— *Il traffico del Sempione.* — Il traffico del Sempione va continuamente aumentando per quanto concerne i viaggiatori; rimane presso a poco stazionario per le merci.

Ecco i dati dal 1906 al 1911:

	Viaggiatori	Merci
1907	N. 365 344	Tonn. 75 927
1908	» 375 979	» 81 689
1909	» 376 139	» 103 689
1910	» 397 564	» 135 851
1911	» 410 030	» 130 732

Il traffico del Sempione prenderà maggiore impulso all'apertura del Loebschberg, prevista pel 1° maggio 1913.

Secondo gli accordi già presi fra le Ferrovie Federali e la Società delle Alpi Bernesi, concessionaria del Loetschberg, tutti i trasporti merci delle provincie renane e quelli della Svizzera Occidentale per le stazioni italiane servite attualmente dalla Gottardo-Pino (Piemonte, Liguria, parte della Toscana, Lazio, Napoletano fino a Salerno) dovranno essere avviati pel Loebschberg-Sempione. Saranno circa due milioni e mezzo di prodotti che passeranno dal Gottardo a benefizio del Loebschberg e in parte delle Ferrovie italiane, pel maggior percorso via Iselle, in confronto di quello via Pino.

— *La ferrovia Tientsin-Pukow.* — E' stata ultimata la ferrovia fra Tientsin e Pukow nella Cina del Nord. La linea, lunga 1160 chm., si raccorda ai tronchi Shanghai-Nanking verso il sud ed alla linea Pechino Mukden-Porto Arturo a nord, stabilendo così una comunicazione ferroviaria diretta fra Shanghai e l'Europa per mezzo della Transiberiana.

La regione attraversata è ricca in prodotti agricoli coltivandosi il grano sui terreni bassi e le frutta e gli ortaggi sui terreni più alti. In alcune località si trovano anche miniere di carbone, ferro, piombo ed altri metalli.

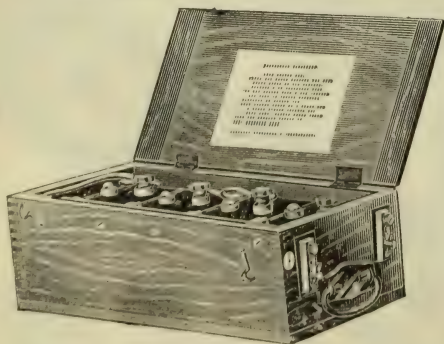
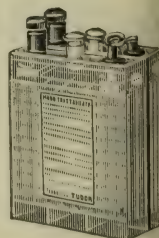
La linea Shanghai-Nanking lunga 370 chm. fu aperta nel 1908 e quella Pekino-Mukden via Tientsin è in esercizio già da qualche tempo.

La nuova linea che le collega fu iniziata nel 1909 da un Sindacato anglo-germanico, che provvede alle spese di costruzione mediante prestiti garantiti dal Governo cinese.

La parte meridionale da Pukow sul fiume Yangtse fino al Grande Canale, lunga 437 chm., è costruita da Inglesi; la parte settentrionale, lunga chm. 713 dal Grande Canale a Tientsin, è costruita da Tedeschi.

L'esercizio della linea è in mano dei Cinesi, sotto sorveglianza del Ministero delle vie e comunicazioni.

— *La ferrovia Varallo-Alagna.* — E' stata progettata una ferrovia elettrica a scartamento normale che partendo da Varallo e giungendo ad Alagna servirebbe tutta la pittoresca Valsesia, mèta di pellegrinaggi estivi e tanto ammirata per l'aria balsamica e la frescura dei suoi boschi.

Da Varallo, stazione terminale della Novara-Varallo, esercita dalle Ferrovie dello Stato, ad Alagna, ultimo comune della vallata, che è presso il confine della Svizzera, corrono 36 chm. di strada carrettiera buona nei tre mesi di estate, ma assai malagevole nel resto dell'anno, a causa dei torrenti che l'attraversano. Ciò limita l'affluenza dei viaggiatori e impedisce lo sviluppo delle industrie, cui sarebbero propizie l'attività della popolazione, le ricchezze minerarie e le risorse agricole della regione. La ferrovia progettata creerebbe un grande incentivo al turismo sia estivo che invernale, e migliorerebbe assai le condizioni industriali della vallata.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA
TUDOR
DEPOSITATA
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.
Listini e preventivi gratis a richiesta

La ferrovia toccherebbe oltre i comuni estremi, quelli di Valmaggia, Vocca, Balmuccia, Scopa, Scopello, Pila, Piode, Campertogno, Mollia, Riva-Valdobbia, avrebbe sviluppo poco superiore ai 36 chm. con curve di raggio minimo di 130 m., pendenza massima del 40 ‰, molte opere d'arte e gallerie, queste ultime imposte dalla necessità di sormontare pareti di roccia a picco e di sottopassare gli alvei di torrenti, che altrimenti distruggerebbero la linea più volte all'anno. Il servizio elettrico sarebbe fatto con materiale di lusso. La spesa prevista è di 10 milioni.

Da Alagna la ferrovia dovrebbe poi essere prolungata, con un tratto a dentiera fino alla Miniera d'oro di Col d'Olen per poi scendere a Gressoney e chiudere un anello che formerà il più bel viaggio alpino di Europa.

— *Tramvia dalla stazione ferroviaria di Pallanza Fondotoce ad Omegna.* — La Società Anonima Verbano per la trazione elettrica ha ottenuto la concessione di questa nuova tramvia della lunghezza di 10 chm. circa, che avrà origine sul piazzale della stazione ferroviaria di Pallanza Fondotoce, ove si raccorderà con l'esistente linea tramviaria per lo scalo di Pallanza, concessa alla stessa Società, e quindi si svilupperà in sede propria fino al Ponte sul Toce per proseguire sulla strada nazionale e sulla provinciale fino ad Omegna.

La pendenza massima sarà del 34 ‰ circa, il raggio minimo delle curve di m. 46. Oltre alla stazione di origine sono previste quelle di Gravellona Toce, Crusinallo, Molinetto ed Omegna.

— *Ferrovia Ghirla Ponte Tresa.* — E' stata autorizzata la concessione alla Società Varesina per imprese elettriche del tronco ferroviario a trazione elettrica ed a scartamento ridotto di un metro da Ghirla a Ponte Tresa, della lunghezza di circa 9 chm.

Tale tronco costituisce una diramazione della esistente ferrovia elettrica, concessa alla stessa Società, Settole di Varese-Luino ed ha per iscopo di creare un rapido mezzo di comunicazione fra i comuni della Valle Marchirolo ed i capoluoghi di circondario e di mandamento Varese e Luino.

Il costo di costruzione è previsto in L. 1.700.000 circa.

— *La Metropolitana di Milano.* — Tutte le grandi città di Europa e di America sono provviste pel servizio interno di vere e proprie ferrovie che prendono il nome di Metropolitane e che in gran parte corrono nel sottosuolo, ciò che richiede spese ingentissime di impianto. Per far fronte a tali spese, si asserisce che occorra un traffico che si può avere solo in città le quali abbiano raggiunto almeno un milione di abitanti. Milano è ancor lontana da questo limite, ma il suo movimento tramviario è così intenso che già fin d'adesso si può calcolare che una metropolitana sarebbe affollata e quindi redditizia.

In questa considerazione è tenuto d'altra parte presente che problemi così importanti non si possono risolvere senza una preparazione di parecchi anni, il Comune ha già posto allo studio le questioni che si possono riferire all'impianto ed all'esercizio della Metropolitana e nello stesso tempo il Collegio degli Ingegneri ed Architetti, interessatosi sempre alle grandi questioni tecniche della città, ha nominato da sua parte una Commissione di eminenti tecnici perchè studi anch'essa il problema.

Trattasi evidentemente di una questione, che a parte gli studi puramente tecnici, merita tutto l'interessamento della cittadinanza, la quale sente assai il bisogno di mezzi rapidi ed economici di circolazione.

Ferrovie e Tramvie

— E' stata accolta la domanda per la concessione senza sussidio, di una tramvia elettrica da Savona a Porta Vado con giro circolare urbano nella città di Savona.

— E' stato inaugurato il nuovo tronco ferroviario Ponte Tresa-Lugano, costrutto su territorio svizzero, di comune accordo col comitato italiano promotore del tronco Ghirla-Ponte Tresa.

OLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8
(Nuovo) Grand Hotel Baglioni
a di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand l - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua ressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito ben e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.
ssa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

BACTEROL,,
otato dei migliori certificati delle più mportanti Celebrità Medico-Chirurgiche ttato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
LANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
elegrammi: BACTEROL - MILANO
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL,,
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

BUSCH APPARECCHI A MANO .. ..
Le "LILIPUT,, 9×12 cm.
a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici "BUSCH,, — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.
EMIL BUSCH A. G. RATHENOW (Germania)
Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY - Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. O
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

Geografia

— *Le spedizioni danesi in Groenlandia* sono state in questi ultimi anni frequenti e importanti, come risulta dalla recente relazione di V. Glukstadt, Console generale d'Italia a Copenaghen, nella quale, oltre ai dati sulle missioni di Mylius Eriksen e di Einar Mikkelsen, sono preziose notizie sulla imminente spedizione Koch. Il capitano Koch, che fece parte delle spedizioni di Mylius Eriksen e di Amorup, parte ora, con un botanico e con un metereologo, su una nave della marina danese, per la costa orientale della Groenlandia, che egli si propone di attraversare da levante a ponente, partendo dal fiordo a Danmark, dove verranno eseguiti studî per oltre sei mesi. Il Koch attraverserà così, nella sua maggiore larghezza, la vasta isola che nel 1888 Nansen traversò nella parte più meridionale, e fra il 1892 e il 1895 Peary traversò nella parte più settentrionale.

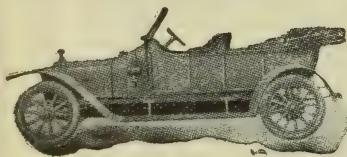
— *La spedizione americana alla terra di Crocker* (Oceano Artico: a nord-ovest della Terra di Grant), salperà il 20 luglio, da Sydney nella nuova Scozia, e stabilirà il quartiere principale nella penisola di Bache, sullo stretto di Smith. Di qui, approfittando particolarmente delle notti illuminate dalla luna, raggiungerà, con slitte, il capo Tommaso Hubbard, donde nel febbraio 1913 avrà principio la marcia sul ghiaccio. Passato un secondo inverno a Etah, sulla costa orientale dello stretto di Smith, si dirigerà verso est, verso lo spartiacque della Groenlandia interna.

Geologia

— *Riunione di geologi.* — La Società Geologica Italiana, della quale per il corrente anno è presidente l'ing. Bernardino Lotti, terrà la consueta riunione estiva a Spoleto nel prossimo settembre.

— *La scoperta di nuovi giacimenti diamantiferi in Africa.* — Nel *Geological Magazine* il geologo inglese Hatch dà notizia del rinvenimento di alcuni diamanti fatto recentemente nelle alluvioni di fiumi della repubblica di Liberia nell'Africa Occidentale. Finora si tratta di una quantità modesta del prezioso minerale, quantità che non supera il centinaio di carati, ma tutto porta a credere che la cosa possa avere un non trascurabile interesse pratico anche per queste regioni africane, in cui vanno estendendosi gradualmente le ricerche minerarie.

— *Il grasso del mammut.* — Il chimico russo Chestakoff ha studiato recentemente la composizione delle sostanze grasse che si trovano nei cadaveri di elefanti fossili conservati nei ghiacci della Siberia. In un cadavere egli trovò che il grasso conteneva circa un quinto di sostanze grasse propriamente dette e quattro quinti di acidi grassi, quasi completamente rappresentati da acido oleico e palmitico. In un altro cadavere il grasso era tutto trasformato e alterato in adipocera. Sia in uno che nell'altro caso la trasformazione in acidi grassi delle sostanze grasse primitive è avvenuta per la sola azione dell'aria e della luce a bassissima temperatura, e senza il concorso di microorganismi. L'assenza dell'acido stearico e di stearati distinguerebbe il grasso di questi animali estinti da quello dei nostri mammiferi attuali affini con essi.

— *La radioattività dei prodotti dell'eruzione dell'Etna.* — Piutti e Magli hanno studiato dal punto di vista della radioattività i varî prodotti della eruzione etnea del 1910, ed hanno potuto constatare che questa radioattività ha il massimo valore nelle incrostazioni e nei prodotti di sublimazione del vulcano, mentre è assai minore nelle ceneri, nelle scorie, nelle cave, ecc. Inoltre si potè stabilire che il potere radioattivo di questi sublimati è indipendente dal loro contenuto in piombo, ciò che invece si constatò avvenire negli analoghi prodotti dell'ultima eruzione vesuviana.

GUIDO POMA Agente Generale per l'Italia:
Nuovi Modelli 1912 Motori Monobloc 10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-4
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-5
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

TRIGEMINA
RACCOMANDATA DA AUTORITÀ MEDICHE
Il potere antidolorifico delle CAPSULE di TRIGEMINA si esplica con successo straordinariamente sicuro e pronto. La Trigemina agisce nel modo il più efficace *nei dolori di capo, dei denti, e dell'orecchio*, come pure in tutte le affezioni specie *dei Nervi cerebrali diretti*. Non arreca mai disturbi successivi di forte intontimento. — Flac. orig. da 20 cap. di gr. 0.25 ciasc. L. 2. – Scat. orig. da 10 caps. di gr. 0.25 ciasc. L. 1.20 – Si trovano in tutte le farmacie. – Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRUNING – Milano, Via Mario Pagano, 44

Motonautica

— *Per la navigazione interna.* — L'assemblea ordinaria del Comitato di Milano per la navigazione interna, per il numero delle cospicue personalità intervenute — il Comitato era quasi al completo — e per l'interesse grande degli argomenti che vi si svolsero, assunse una particolare importanza.

L'assemblea approvò: la relazione letta dal Presidente Castiglioni, il rendiconto finanziario, i concetti direttivi tecnici ed economici che informano gli importanti studi in corso per parte del Comitato, per la preparazione di un progetto di un bacino portuario sul naviglio di Pavia e di grandi bacini industriali e commerciali alla Gamboloita e per la definizione in proposte concrete di una linea di grande navigazione fra Milano ed il Lago di Como, ed udì con interesse la comunicazione del senatore Salmoiraghi sui progetti per la via d'acqua Milano-Venezia e sulla conseguente iniziativa della Camera di Commercio per la relativa concessione.

Circa le questioni relative alle derivazioni di acque dal Ticino, il Comitato approvò l'azione svolta dalla Presidenza tendente ad affermare che il progetto del canale Elena, presentato dall'Amministrazione dei Canali Demaniali, costituisce un ostacolo per il completamento della rete di navigazione interna piemontese-lombarda, soprattutto per le comunicazioni fra Milano e Novara e Milano ed il Lago Maggiore. Dopo viva discussione sulla questione dell'impianto della trazione elettrica sul naviglio Pavese il Comitato espresse il voto che la domanda di concessione già presentata al Ministero meriti appoggio in quanto consente l'applicazione di un perfezionamento tecnico al naviglio Pavese capace di produrre sentiti vantaggi alla pubblica economia; che però tale concessione debba essere circondata da prudenti riserve in favore della navigazione del naviglio e degli Enti Locali chiamati eventualmente a sovvenzionare l'impresa concessionaria.

V. C. A.

1. *Riconoscimento di nuovi comitati.* — E' stato concesso il riconoscimento ai seguenti comitati:

Comitato provinciale di Cremona; Comitati locali di Garlasco e Stradella nella provincia di Pavia, Comitato di Lendinara nella provincia di Rovigo.

2. *Ricostituzione di comitati.* — Sono state riconosciute le ricostituzioni dei comitati seguenti:

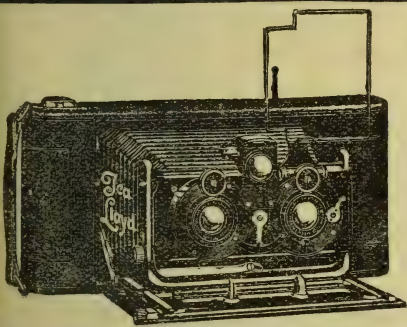
Comitato provinciale di Torino, Comitati locali di Chioggia, Bormio e Bra.

3. *Dimissioni.* — Il sig. maggiore Vincenzo Pallottino (segretario del comitato provinciale dei V. C. A. di Cuneo) ha rassegnato le sue dimissioni da tale ufficio ed in sua vece è stato nominato il sig. capitano Giacomo Vassario del 33° Regg. Fanteria.

La presidenza del Sottocomitato Nazionale dei V. C. A. di Milano ringrazia il sig. maggiore Pallottino per l'infaticabile solerzia, la ben chiara competenza e l'amore con cui ha tenuto l'ufficio suo.

4. *Cessazione dal grado e dalla carica.* — A mente dell'art. 41, comma 4°, del Regolamento, sono stati dichiarati cessanti dal grado e dalla carica i signori: Tucci Ferdinando e Miselli Gildo, capi-plotone del reparto di Ferrara.

Sono state accettate le dimissioni del sig. Gherardo Schiezzari del riparto di Chioggia.

5. *Esami dei capi-reparto.* — In conformità delle disposizioni della circolare n. 211 del giornale militare dell'anno corrente, gli esami dei capi-reparto, da riconfermarsi nel rispettivo grado, e dei volontari aspiranti alla nomina di capo-plotone, saranno tenuti per i V. C. A. dipendenti dal Sottocomitato Nazionale di Milano, nella prima quindicina del mese di luglio p. v. a Verona. Il Comitato Centrale ha deliberato che gli ufficiali confermati nel grado manterranno l'anzianità dal giorno in cui assunsero il grado, mentre quelli che non avranno superati gli

APPARECCHI FOTOGRAFICI

di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica, servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica.

In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.

Catalogo Generale N 297 gratis.

"ICA" Società Anonima Dresda — La più grande fabbrica di camere in Europa ..

RAPPR. PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - S. Quintino, 21

PETROLI D'ITALIA

MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA

MILANO - Via Andegari, 12

BENZINE PER AUTOMOBILI

PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

esami e quelli che non si saranno presentati, dovranno abbandonare la carica rimanendo semplici volontari.

Comunicazioni. — Le dame di Belluno hanno, con gentilissimo atto, offerta la bandiera di guerra a quel reparto dei V. C. A. La cerimonia della consegna ebbe luogo nel Teatro Sociale, con bella solennità, presenti le autorità militari e cittadine. Tenne un applaudito discorso il sig. dott. Vittorio Sperti, Presidente di quel Comitato, e quindi la bandiera fu salutata in nome del Sottocomitato Nazionale dei V.C.A. di Milano, dal sig. Claudio Armani.

Informazioni sulle deliberazioni della Presidenza e del Comitato Centrale. — Per i V. C. A. appartenenti alla II e III Categoria sono chiesti al Ministero della Guerra vantaggi proporzionati a quelli concessi per la I Categoria.

Computo servizio militare. — Il servizio prestato dal volontario sotto le armi anche se di II categoria sarà contato come un anno di esercitazione nel Corpo.

Stellette. — Il Comitato Centrale ha deliberato di chiedere al Ministero della Guerra la concessione ai V. C. A. di portare le stellette a 5 punte con sigla, durante le esercitazioni in concorso con la truppa.

Distintivi ai membri del Comitato. — Viene stabilita l'adozione di un fregio distintivo per i membri dei comitati.

Rinnovazioni dei comitati provinciali e locali. — Si studia il modo di regolare la rinnovazione dei membri scadenti per sorteggio ogni anno; essa sarà probabilmente devoluta ai rappresentanti il T. C. I. l'Audax, il Tiro a Segno, l'Automobile Club, e l'Autorità Militare facenti parte di diritto dei comitati stessi.

Manuali per i V. C. A. — Sarà presto distribuito ai V. C. A. un manualetto contenente lo Statuto, il regolamento e tutte le altre norme relative al Corpo; inoltre un manuale relativo all'istruzione fisica a scopo militare, nel quale il volontario troverà buona parte della materia tecnica che lo interessa.

Tiri di campagna. — Ogni Reparto potrà, previ accordi con i rispettivi comandi dei corpi d'armata, intervenire ai tiri di campagna delle truppe con quei volontari che avranno raggiunto l'idoneità nelle lezioni di tiro regolamentari.

Assicurazioni. — Sono in corso le pratiche per assicurare tutti i V. C. A. contro la responsabilità civile verso terzi e contro gli infortuni durante il servizio.

Spese funzionamento dei reparti. — Oltre ai sussidi per il funzionamento amministrativo dei reparti si stanno studiando norme per assicurare i fondi necessari al funzionamento tecnico dei reparti, per tutte le istruzioni e le esercitazioni, che essendo fatte senza il concorso della truppa, non hanno la concessione delle indennità regolamentari.

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

P. LANDI VIA BERGAMO 44 MILANO
MEDAGLIE · DISTINTIVI · TARGHE · COPPE · DIPLOMI
Catalogo GRATIS a richiesta

Fotografie di un lungo giro, "SPA", compiuto da una vettura 15/20 HP., attraverso la Francia

L'On. CHARLES DE FRANCE, deputato del Pas de Calais — rientrando dopo una lunga *randonnée* — scrive alla:

« S. P. A. » Società Ligure Piemontese Automobili **Torino**, *Barr. Crocetta*

« ...J'ai parcouru, dépuis février dernier, 63 000 kilomètres environ par routes très dures et par tous les temps. Je me plais à reconnaître que MM. Pabanel & C. n'ont eu à changer aucune pièce.... »

COMUNICATI UFFICIALI

LA VISITA DI S. E. LUIGI LUZZATTI AL TOURING. — Durante la breve permanenza a Milano, S. E. Luigi Luzzatti ha voluto fare una visita al Touring Club Italiano (19 maggio), l'istituzione che dall'illustre uomo ebbe non dubbie prove di interesse e dimostrazioni di plauso.

La viva simpatia pel nostro Sodalizio, il ministro di Stato ha una volta di più manifestato nella sua visita, alla presenza dei membri del Consiglio, presieduti dal vice-direttore generale comm. L. V. Bertarelli e dei membri del Comitato esecutivo, della Commissione di propaganda per il bosco e per il pascolo, comm. prof. Vittorio Alpe e prof. Arrigo Serpieri. S. E. esaminò la completa raccolta delle pubblicazioni del Touring, si soffermò in modo particolare sull'opera esplicata dal Touring per diffondere la propaganda del rimboscamento e diede l'assicurazione, che i fondi della legge forestale di sua emanazione, previsti per il risorgimento forestale italiano, sono tuttora disponibili integralmente, nonostante le spese di guerra, che pur non ridurranno l'avanzo del bilancio, lasciando quindi la confortante convinzione che l'opera di propaganda del Touring potrà avere un immediato riscontro nell'erogazione dei fondi dallo Stato destinati agli stessi suoi scopi.

Prima di dipartirsi l'on. Luzzatti, dopo aver espressa la sua viva soddisfazione per l'opera che il T. C. I. svolge volle che il ricordo della visita rimanesse in un coll'espressione del suo compiacimento, così firmando nel registro dei visitatori: *« Luigi Luzzatti ammirante e plaudente »*.

PER LA DIFESA DELLE STRADE. — Ad una Ditta, che invoca l'intervento del Touring in suo favore per l'ottenimento, dalle competenti autorità, della speciale autorizzazione per l'uso sulle strade ordinarie delle locomotive per rimorchio macchine, affini, carri, ecc., di sua costruzione, uso che viene alla Ditta stessa attualmente contestato in base ai regolamenti di circolazione stradale tendenti a proteggere le strade contro l'uso dei veicoli che, come quelli in parola, sarebbero alla manutenzione loro di grave pregiudizio, si manda a rispondere in senso consono agli scopi che ha sempre avuto l'opera del Sodalizio in riguardo delle strade.

CONGRESSO DELLA L.I.A.T. — Per un imprevisto impegno personale del consigliere avv. Belotti, impossibilitato così a recarsi a Vienna, la rappresentanza del Touring al Congresso della L.I.A.T., viene assunta dai consiglieri cav. avv. Federico Guasti e dott. Gerolamo Serina e dal segretario generale Mercanti.

CONCORSO DI APPARECCHI CON MOTORE MECCANICO PER LA LAVORAZIONE DEI CAMPI. — Viene approvato in linea di massima il programma per questo concorso, che sarà indetto nel 1913, auspice il Comitato per le feste di Parma, del centenario della nascita di Giuseppe Verdi, dal Touring Club Italiano, dalla Federazione italiana dei Consorzî Agrari e dalla Cattedra Ambulante di Agricoltura di Parma.

PER LA CONOSCENZA DEL PAESE. — Si delibera che la Direzione sia rappresentata ad una adunanza indetta dalla Camera di Commercio di Milano per l'esame di una iniziativa per una pubblicazione che diffonda in Inghilterra la conoscenza del nostro Paese, sotto i suoi vari aspetti.

PROPOSTA DI MUSICARE L'INNO DEL TOURING. — Si declina l'offerta del socio maestro Francesco Chiara di Torino, che desiderava musicare l'Inno del Touring.

CARTELLI INDICATORI. — Constatato di nuovo in modo veramente notevole, la necessità del ripristino dei numerosi cartelli indicatori che si troverebbero attualmente in condizioni assoluta-

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

Sport - Abbigliamenti Sportivi

CHIEDERE NUOVO ELEGANTE CATALOGO GENERALE GRATIS

G. Vigo & C.ia - Torino

Via Roma, 31 (entrata via Cavour)

mente insufficienti allo scopo per il quale sono stati messi in opera, essendo in molti casi in istato di assoluto deterioramento; preso conoscenza dei provvedimenti già attuati dagli Uffici per il rinnovamento dei cartelli stessi, il quale è già bene avviato, mediante l'assunzione da parte del Touring delle spese di riverniciatura, e per parte degli Enti locali, Provincie e Comuni, di quelle di rimozione, trasporto e rimessa in opera dei cartelli stessi, si delibera di continuare attivamente su questa strada, affermando altresì il principio che i fondi stanziati in bilancio, per il servizio dei cartelli indicatori, vengano in modo principale da ora in poi devoluti al rifacimento degli indicanti, anzichè a nuove installazioni, le quali saranno riservate a casi di speciale necessità, urgenza od opportunità.

CAPO CONSOLATO DI RIVA DI TRENTO. — Preso atto delle dimissioni del Capo Console Achille Isnenghi, si delibera di non addivenire alla nomina nuova di Capo Console, che secondo gli odierni criteri a cui è riformata la costituzione del Corpo Consolare, non si rileva più necessario in quella località.

VERBALE DELL'ASSEMBLEA 31 MARZO 1912. — Il socio avv. Edgardo Longoni ci prega di far rilevare come le parole « Anche noi facciamo riserve, ecc. ». che nel verbale comparso nella *Rivista* di maggio pag. 285 seconda colonna linea 30 a 35 risultano dette dal socio rag. Vittorio Silvio Crepaldi, furono invec pronunciate dall'avv. Longoni stesso. Il rag. Crepald ci fa analoga richiesta.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni gratuite

CARTA D'ITALIA. — Entro il corrente lugli terminerà la spedizione dei due fogli di *Nizza* (14 e *Taranto* (43), spettanti ai soci del 1911, a compi mento del blocco di otto fogli loro promesso.

I fogli pubblicati a tutto 911 sono quindi 44, ch i soci nuovi del 912 possono acquistare in blocco L. 22, o isolatamente a L. 0,50 ognuno.

La spedizione dei fogli promessi ai soci del 91 verrà iniziata verso la fine del corrente mese co quelli di *Iglesias* e *Cagliari*, seguiranno quindi pur in blocco di due fogli quelli di *Foggia* e *Bari*, di *Sassari* e *Tempio Pausania*, di *Trento* e *Lecce*.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E DELLA CIRENAICA. — Venne inviata in principio del cor rente anno a tutti i soci man mano che rinnovavan la quota. E' in vendita a L. 0,60.

! X Pneumatici d'Occasione X !
cerco rivenditori
EMERICH STEINER MILANO 3, Via Nino Bixio

"EMAILLITE,, Marca deposit e brevettat
SMALTI E VERNICI speciali per aviazione, a nautica, elettricità, appretti, ecc. — Tessuti crudi, im meabili, ecc., speciali per l'aeronautica e l'aviazione.
Rappresentanti Generali per l'Italia e Colonie:
G. M. BALSARI & C. MILANO Corso Venezia

MERCÉDÈS
CAMIONS per trasporto merci
OMNIBUS per servizi pubblici
DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT - Marienfelde
Linee Automobilistiche in Italia esercite con Omnibus DAIMLER
Ventimiglia-Vievola.
Apricena-Vieste.
Belluno-S. Vito Cadore.
Sortino-Lentini.
Cagnano-Vicogarganico.
Sortino-Priolo.
Ragusa-Vizzini.
Marzamemi-Noto.
Siracusa-Solarino.
ecc., ecc.
APRICENA-S.NICANDRO-CAGNANO V.-RODI-VIESTE
SERVIZIO POSTALE APRICENA-VIESTE
DAIMLER
Omnibus per servizi pubblici: 15 posti interni.
Rappr. Generale per l'Italia: CARLO SAPORITI - 28, Via Ponte Seveso - MILAN

MONOGRAFIA «IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE». — La sua spedizione, cominciata alla fine di aprile scorso, ebbe termine nel mese di giugno. E' in vendita al prezzo di L. 1.

RIVISTA MENSILE. — Spetta ai soci dal mese l'inscrizione in avanti. I fascicoli arretrati sono in vendita a L. 0,40.

ANNUARIO GENERALE 1912. — La sua spedizione, iniziata verso la fine del mese scorso, prosegue regolarmente in ragione di 2000 copie circa al giorno. La spedizione totale richiederà ancora parte del corrente mese. Il suo prezzo è di L. 2.

GUIDE ILLUSTRATE REGIONALI. — La stampa del *Lazio* è in corso. Con tutta probabilità l'invio della Guida ai soci verrà iniziato nel prossimo autunno.

PLACCATI IN CELLULOIDE DELLA CARTA D'ITALIA AL 250.000 AGLI UFFICI DOGANALI DI FRONTIERA. — In seguito all'analoga proposta fatta all'ultima assemblea dal socio geom. Piero Locatelli, già accolta dalla Direzione ed ora accettata da parte del Ministero delle Finanze, si manda a ciascun ufficio doganale di frontiera il foglio della Carta d'Italia al 250.000 relativo alla regione in cui l'ufficio si trova, placcato in celluloide, perchè venga esposto al pubblico.

I NUOVI AFFILIAMENTI

Gli alberghi, negozianti di benzina ed olii lubrificanti, meccanici, *garages*, farmacisti, mentre estendono l'azione del Sodalizio, ne fanno anche più ampiamente conoscere l'opera e gli scopi. Occorre quindi procurarne, **scegliendo gli affiliandi fra i migliori** esercenti il loro ramo di commercio e proponendoli alla Direzione.

Informazioni automobilistiche di viaggio

Con l'avanzarsi della stagione turistica ed all'inizio del consueto periodo delle vacanze, l'uso dell'automobile si fa più frequente per i viaggi in Italia ed all'estero, e noi crediamo far cosa gradita ed utile ai soci automobilisti richiamando la loro attenzione su notizie ed informazioni importanti ad agevolare l'effettuazione di questi viaggi automobilistici.

OGNI AUTOMOBILISTA ITALIANO CHE IMPRENDA UN VIAGGIO ALL'ESTERO, verificato di essere in regola coi documenti nazionali di circolazione delle vetture e di permesso a condurre della persona che guida la macchina, DEVE:

MUNIRSI DEL CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI CIRCOLAZIONE E DELLA RELATIVA TARGA INTERNAZIONALE OVALE I da applicarsi sulla parte posteriore della macchina accanto a quella di circolazione interna: *il libretto e la targa*, obbligatori entrambi, *vengono rilasciati immediatamente dietro richiesta alla sede del Touring Club Italiano* - Via Monte Napoleone 14, al prezzo di L. 2.

Coloro che fossero già in possesso del certificato internazionale di circolazione devono controllarne la data di rilascio, in quanto *il libretto ha il valore di un anno e deve essere rinnovato alla sua scadenza.*

MUNIRSI DEL TRITTICO AUTOMOBILISTICO PER IL PAESE O PER I PAESI ESTERI NEI QUALI SI RECA. *I trittici si rilasciano immediatamente dietro richiesta alla sede del T. C. I.*

L'automobilista che non è munito del trittico deve versare in oro il deposito corrispondente al dazio doganale della vettura a ciascuna frontiera ed ha il pericolo di vedersi rifiutata la carta monetata, ha il danno del cambio, ha il pericolo di passare nel ritorno da frontiere che non siano provviste di fondi per fare la restituzione immediata del deposito, ed ha infine l'obbligo di passare le frontiere nell'orario limitato

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

CICLI FIAT PIRELLI GOMME

SCORREVOLEZZA!

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

MARIANI & BISSATINI

Via Dante, 15 ✻ ✻ ✻ MILANO

PRIMARIA CASA PER LA VENDITA A RATE MENSILI

BINOCCOLI PRISMASTEREOSCOPICI " MARBIS „

il non plus ultra per Marina, Montagna, Caccia e Corse

Modelli di massima precisione a grandi obbiettivi, vite centrale che regola le distanze e oculare destro mobile graduato per pareggiare l'eventuale differenza di capacità visiva. — Si fabbricano nelle misure più correnti e li cediamo rispettivamente:

a 8 ingrandimenti	*a 12 ingrandimenti*
Lire 8 al mese	**Lire 9 al mese**
20 mesi di credito	**20 mesi di credito**

Poco conosciuto ancora il **Prismastereoscopico Marbis** è uno strumento prodigioso! È in una volta un telescopio potente un *longevue* per marina ideale, un binoccolo perfetto.

Coperto in vero marocchino, solido, elegante, leggero. - Ottica perfettissima, costruzione accuratissima, centraggio rigorosamente esatto, snodatura centrale per l'adattamento agli occhi. - Tutte le parti scorrevoli in metallo, materiale resistente a tutte le temperature, stabilità rigorosa.

Il **Binoccolo Prismatico Marbis** è il frutto di una lunga serie di studi ed esperimenti compiuti dagli scienziati dell'ottica, è il prodotto di un lungo, paziente ed incessante lavoro di perfezione.

Campo orizzontale massimo - Luminosità intensissima - Portata infinita - Effetto stereoscopico perfetto

Ogni binoccolo viene spedito in magnifico astuccio in cuoio duro con cinghia.
Imballo gratis.

Chiedere Cataloghi che si spediscono gratis

Riempire l'unito tagliando ed inviarlo unitamente alla prima Rata alla Ditta la quale si riserva circa 10 giorni per assumere le referenze e dare risposta

TOURING CLUB — Mese di Luglio

Nome e Cognome ____________________

Via __________ *Città* __________ *Prov.* __________

Occupazione ____________________ *Età* __________

N. S. U.

NECKARSULMER

MOTOCICLI - AUTOMOBILI

N. S. U. 2 HP

MOTOCICLI	AUTOMOBILI
1 1/2 HP	6-18 HP
2 HP	8-24 HP
3 HP	10-30 HP
3 1/2 HP	13-40 HP
6 HP	

Speeder a due posti.

RAPPRESENTANTE GENERALE PER L'ITALIA:

P. GHIRLANDA

Via Vincenzo Monti, 26 - **MILANO** - Telefono 10-712

CATALOGHI GRATIS

N. S. U. 3 HP

di apertura delle casse degli Uffici doganali e pertanto la quasi certezza di dover fare delle soste lunghe e alle volte anche dei pernottamenti a dei punti di frontiera ritardando d'assai per tali inconvenienti il suo viaggio.

Da ciò si desume la grande utilità del trittico, il possessore del quale passa in franchigia la frontiera a qualunque ora del giorno e della notte.

Munirsi della carta automobilistica del Touring. Con essa si possono combinare gli itinerari più svariati e più completi e si percorrono tutte le strade dell'Italia settentrionale e parte della centrale, nonchè quelle della Francia fino al meridiano di Marsiglia-Digione, della Svizzera fino al parallelo di Zurigo, dell'Austria fino al meridiano di Klagenfurt. Il che vuol dire che in detta carta sono comprese tutte le regioni dell'Italia e dell'estero delle quali si svolgono normalmente tutti i più grandi viaggi automobilistici nella stagione estiva e autunnale. Il suo prezzo è di L. 3. E' inutile aggiungere che per maggiori dettagli si potrà consultare carte di scala più grande fra le quali, per l'Italia, raccomandiamo la carta del Touring al 250 000 in 58 fogli di cui 44 pubblicati.

Munirsi dell'Annuario dell'Automobilismo del Touring. *E' il vademecum di ogni automobilista*; la piccola enciclopedia che può servire in ogni necessità o contingenza automobilistica, di carattere turistico, tecnico, industriale e commerciale con l'elenco delle principali località ed i rispettivi servizi per i turisti e gli automobilisti, comprese nell'Italia e sulle strade di grande comunicazione o automobilistiche dei paesi confinanti. L'Annuario di Automobilismo si rilascia alla sede del Touring a L. 3.

Munirsi della targa-distintivo di riconoscimento. E' in due tipi: d'argento e argentata con smalti, da fissarsi al cruscotto (tablier) della vettura; costa rispettivamente L. 20 e L. 9.

Munirsi del guidone tricolore. Esso reca nel centro il distintivo del Sodalizio ricamato in seta, da inalberare sul tappo del radiatore od altrove sulla vettura. E' in quattro tipi da L. 4, 5, 7, 10.

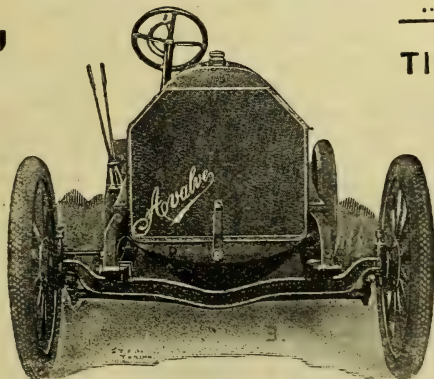
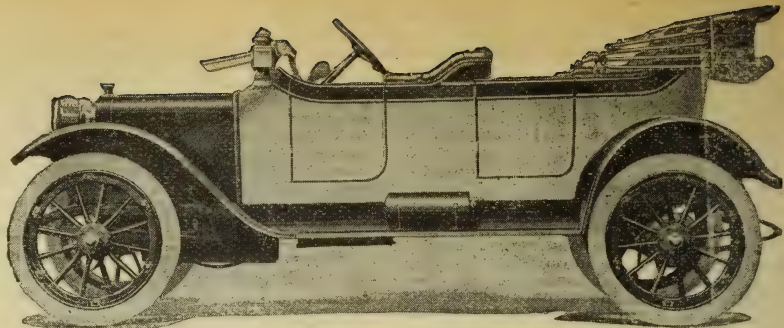
L'Automobilista che sta per imprendere viaggi è pregato altresì ricordare che *presso il Touring funziona un Ufficio di informazioni* che formula itinerari, che dà notizie sullo stato delle strade, sull'apertura dei valichi alpini, indicazioni degli alberghi, delle consuetudini locali, della circolazione internazionale, ecc., come esiste presso il Touring un Ufficio legale per la consulenza di indole turistica e doganale di carattere nazionale ed internazionale.

Durante il viaggio l'automobilista ci farà cosa gradita collaborando all'opera nostra di posa e di manutenzione dei cartelli indicatori, mandando al T. C. I. le notizie dei bivi importanti dove ancora mancano segnalazioni di direzione del Touring, oppure delle località pericolose dove esiste la necessità di una segnalazione.

L'automobilista farà altresì cosa grata al Touring se vorrà dare informazione durante i suoi viaggi *di quei cartelli* (qualità e numero possibilmente) *i quali si trovano in condizione da farne desiderare il rifacimento, al quale il Touring si presterà prontamente sui propri fondi.*

Il T. C. I. sarà grato altresì a tutti quegli automobilisti che durante i loro viaggi vorranno raccogliere osservazioni fatte specialmente sullo stato delle strade, sul servizio degli alberghi, sui garages, sugli Uffici doganali, ecc., trasmettendoci notizie, suggerimenti, consigli e *fotografie di questi viaggi*, poichè la Direzione è ben lieta di poter *pubblicare* di esse *sulla Rivista del Touring, quelle che abbiano un interesse speciale di attualità o generale turistico.*

Da ultimo la Direzione sarà grata se i soci *vorranno cogliere l'occasione* dei rapporti con nuove persone durante le escursioni *per attivare sempre più la propaganda al nostro Sodalizio, diffondere l'idea ed i vantaggi dell'associazione ed inviare sempre più numerose adesioni.*

ITALA
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO
CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE
"AVALVE"
.. Brevetto proprio ..
25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati
TIPI CON VALVOLE:
14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
tutti montati su Gomme MICHELIN
TIPI INDUSTRIALI
OMNIBUS capaci a 10 - 16 - 24 persone
CAMIONS della portata di 700 - 1000 - 2000 3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI
SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

VETTURA DA TURISMO A CINQUE POSTI

Modello "EE„ forza 25 HP.

Distanza fra gli assi delle ruote m. 2,75.

Modello "EE„

R-C-H Tipo 25 HP.

Modelli da Turismo e da Viaggio

MODELLO "STANDARD„ DA *TURISMO* E DA *VIAGGIO* — Ben equipaggiato con cerchioni *Clincher* e gomme, mantice (capotte), paravento, generatore, cortine laterali, 5 fanali, tromba, utensili e necessaire per riparazioni gomme, motore a lunga corsa, 3 velocità, valvole racchiuse, magneto.

MODELLO "EE„ DA TURISMO E DA VIAGGIO — Corredato di gomme 810×90, cerchioni smontabili e rapidamente staccabili, cerchione di riserva, magneto Bosch ad alta tensione, serbatoio per gaz, paravento, fanali, tromba, utensili, accessori e le famose cortine Jiffy applicabili istantaneamente e che mettono l'automobile completamente al riparo dalle intemperie. Motore a lunga corsa, tre velocità, valvole racchiuse. Le particolarità e l' equipaggiamento sono eguali nelle vetture modello da turismo e da viaggio ad eccezione che nel tipo da viaggio la distanza fra gli assi delle ruote è di m. 2,15.

Nessuna vettura di qualunque prezzo è di costruzione più robusta della R=C=H. Vi è abbondanze forza per poter portare la vettura ed il suo carico dovunque e con qualunque strada. E' in particolar modo economica di combustibile e, per bellezza di linea, può stare favorevolmente a paragone di ogni altra vettura conosciuta.

La R=C=H vendesi negli Stati Uniti d'America ai prezzi seguenti:

Vettura Turismo - mod. "Standard„	L. 4450	Vettura Viaggio - mod. "Standard„	L. 3650
» » » "EE„	» 4700	» » » "EE„	» 3900

Un'accurata lettura dei dettagli d'equipaggiamento e di costruzione varrà meglio a persuadere dell'eccezionale suo valore in confronto al prezzo minimo.

A scopo di completare con sollecitudine le nostre rappresentanze all'estero invitiamo Case serie a scriverci prontamente:

R-C-H CORPORATION - Export Department - 181, Lycaste Street

DETROIT, MICHIGAN, U. S. A.

Indirizzo telegrafico: *Huppcorp Detroitmich.*

Codici telegrafici: Western Union, Lieber's, A 1, e A B C 4 e 5 edizione riuniti.

PARTICOLARITA' GENERALI DELLE VETTURE R-C-H: ***Motore*** monobloc a quattro cilindri, alesaggio 81 mm., corsa 125 mm., albero a manovella a due cuscinetti, trasmissione a cardano e valvole racchiuse, triplice sospensione, comando di manovra a destra od a sinistra, a seconda delle regole stradali, trasmissione a vite continua, volante 400 mm. — ***Controllo*** - Leva centrale azionata con asta sagomata ad H, direttamente ed integralmente collegata alla scatola del cardano. — ***Molle*** - Quella anteriore di forma semi-elittica, quella posteriore elittica, montata con sistema girevole per ottenere maggiore elasticità (specialità). — ***Chassis*** in acciaio, stampato ad U. — ***Assi*** - quello anteriore foggiato a doppio T restringentesi alle estremità, quello posteriore semifisso (specialità). — ***Carrozzeria*** tipo inglese, con sedili anteriori larghissimi. — Accessorii completi, come indicato più sopra.

Modello "EE„ — Vettura da viaggio a due posti.

BIBLIOTECA

Maggiore Carlo De Antonio. — « Authion » (pag. 160 con tre carte topografiche — Città di Castello - Tip. dell'U. A. G.).

L'ufficio storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore, ha pubblicato « Authion » (Note Storiche) del maggiore di S. M. Carlo De Antonio.

Questo colto ufficiale, noto per altri studi, ricostituisce con minuta diligenza i fatti d'armi dell'8 e del 12 giugno 1793, che sono tra i più gloriosi che possa vantare l'Esercito Piemontese. L'ampia bibliografia che è nel volume, elenca i documenti, in buona parte originali, tra cui alcuni rinvenuti a Torino e altri avuti dall'I. R. Archivio Imperiale di Vienna, sui quali il saggio fu compilato con serena obiettività.

Questa limpidezza di giudizî dà il maggior valore morale alla luce storicamente indiscutibile, in cui risaltano le qualità preziose delle truppe piemontesi e dei loro ufficiali, le cui tradizioni si riverberano sull'esercito nazionale e sono ora da esso custodite.

Dal punto di vista militare il lavoro del maggiore De Antonio ha il pregio di seguire con analisi perspicua, le diverse fasi dei due memorabili attacchi che le truppe della Francia rivoluzionaria diedero alle posizioni dell'Authion.

Il sussidio di tre bellissime carte topografiche dà all'esposizione una portata anche essenzialmente pratica.

Noi qui, all'infuori della specialità in cui l'autore è maestro, tenendo conto che fino ad oggi sui fatti dell'Authion, gli studi pubblicati furono soprattutto di fonte francese, lodiamo il concetto informatore del saggio: « redimere la storia patria dal servaggio al pensiero straniero, tanto più trattandosi di un periodo storico nel quale si manifestano le prime affermazioni concrete del nostro Risorgimento ».

Prof. Aug. Clause. — L'art de devenir fort et bien portant — Manuel pratique de culture physique — Berger-Levrault et C., editori. Parigi, 1911.

Elegante pubblicazione che in un non gran numero di pagine — scritte in forma piana — contiene molte notizie e indicazioni assai utili per coloro che sanno i benefici della cultura fisica.

Calendario Atlante De Agostini - Anno IX - 1912. Novara, Istituto Geografico De Agostini.

Il solito grazioso calendario è pure il più utile fra quanti se ne pubblichino in Italia in quanto che rap-

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO

BOUGIE POGNON LTD 4.90

GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911

Il più adottato.
Massimo rendimento.
Minimo consumo.

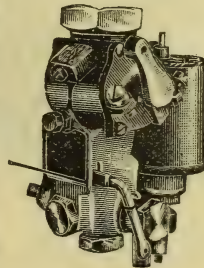
ILEY

Ruota Smontabile

Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.

75 %

di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.

Patent Maybach

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.

per Vetture e Camions

apprésentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

Circa 1500 macchine ven= dute in Inghilterra durante l'attuale stagione!

Eccovi, o motociclisti, il vero e convincente **certificato di garanzia** della Motocicletta leggera **"MOTOSACOCHE"** a due cilindri 3 HP. con cambio di velocità e débrayage.

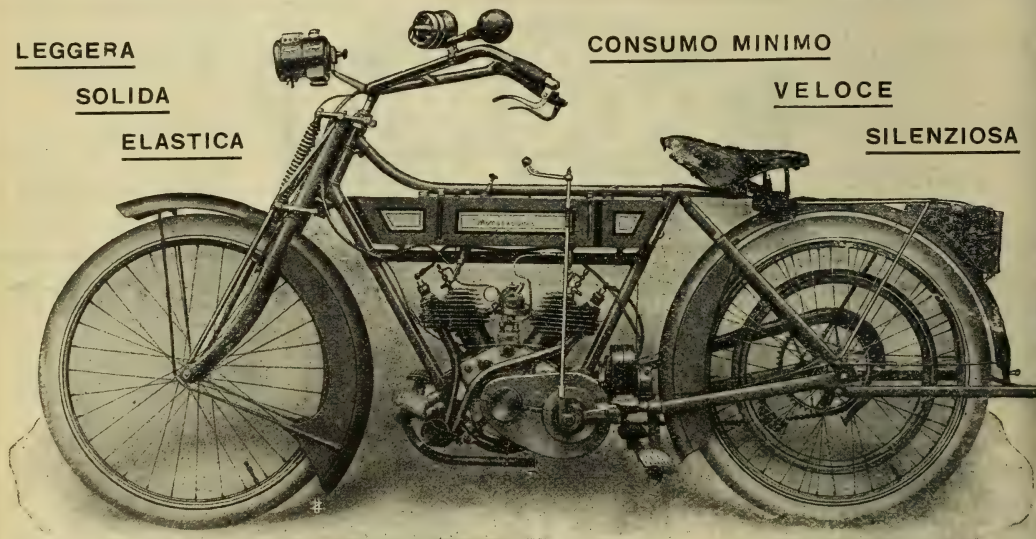
LEGGERA

SOLIDA

ELASTICA

CONSUMO MINIMO

VELOCE

SILENZIOSA

Tipo 2 Cilindri 3 HP. - 1912

con cambio di velocità e débrayage applicati **direttamente al motore** - trasmissione a catena meravigliosa. - Peso Kg. 60 circa - velocità da 6 a 75 Km. all'ora - supera **tutte** le salite.

AGENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA.

Chiedere cataloghi e listini al **Concessionario** per la vendita in Italia:

LUIGI MINONZIO

MILANO - Via Moscova, N. 70 - Telefono N. 10-870

presenta un istradamento allo studio della storia e della geografia, ed è ricco di notizie e di dati importantissimi.

Ing. René Champly. — Guide pratique du chauffeur d'automobiles — Libreria H. Desforges — Parigi, 1911.

E' uno di quei libri dei quali gli *chauffeurs* non dovrebbero andar sprovvisti perchè redatti con competenza e colle materie ordinate in modo da evitare perdite di tempo allorchè si desidera consultare il volume che è corredato di buone illustrazioni.

Bibliothèque Omnia. — Officiel des Catalogues de l'Automobile, 1912. Parigi, 1912.

In questo fascicolo si contengono numerose indicazioni intorno alle macchine delle varie fabbriche e alle loro caratteristiche.

L'autore ha compilato in tal modo un prontuario che gli acquisitori di macchine faranno bene a consultare.

H. de Graffigny. — Formulaire de l'ouvrier mécanicien, électricien, automobiliste, constructeur, aviateur, etc. H. Desforges, editore. Parigi, 1911.

Di solito i formulari si rivolgevano ai laureati, per cui il libro era precluso agli operai ed a coloro che non avevano la fortuna di frequentare a lungo gli alti istituti; questa pubblicazione ripara all'inconveniente perchè il formulario è redatto in modo che tutti possono leggere e comprendere e ricavare un immediato vantaggio e una esauriente risposta.

G. Guillaumot e G. Jouanny. Traité pratique des Chemins de Fer. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, editrice. Parigi 1911.

Volume da consultarsi in caso di contestazioni questo. In esso i due autori si sono occupati dei diritti e degli obblighi delle Compagnie ferroviarie, dei viaggiatori, degli speditori e dei destinatari svolgendo con buona dottrina e opportune citazioni l'argomento vasto e che in taluni casi fu causa di elevati dibattiti intorno all'interpretazione della lettera delle leggi.

Ing. André Guéret. « Notes sur les hélices aériennes » H. Dunod et E. Pinat, editori. Parigi, 1911.

E' al giorno d'oggi, una delle opere più complete che trattino delle eliche aeree, sia dal punto di vista teorico che da quello pratico. Comprende il riassunto di tutti i risultati ottenuti negli studi di questa materia e degli estesi dati pratici sui sistemi di costruzione. In complesso questa pubblicazione costituisce una guida preziosa per tutti coloro che costruiscono eliche aeree o che solamente le utilizzano.

Ing. A. Lévy-Lambert. « Chemins de fer funiculaires, Transports aériens » Gauthier-Villars, editore. Parigi, 1911.

E' questo uno dei pochi trattati didattici comparsi in Francia sull'argomento. Vi si trovano elencati con metodo una serie di documenti teorici e pratici e delle descrizioni di numerose istallazioni esistenti, difficili da ricercare sul posto o da rintracciare sparse in un gran numero di monografie scritte in varie lingue. Notiamo che l'opera attuale è quasi completamente rifatta e molto ampliata sull'edizione precedente del 1893, il che è di per sè una buona raccomandazione.

Ing. H. de Graffigny. « Cathéchisme de l'aviation à la portée de tout le monde ». Bernard Tignol, editore. Parigi, 1911.

Scritto in forma facile e piana, a domande e risposte, questo « Catechismo » permette di rendersi conto senza alcuna difficoltà, anche per le persone meno al corrente del problema, della disposizione, della costruzione e della manovra degli aeroplani e motori di qualunque tipo, come delle caratteristiche di qualunque apparecchio di navigazione aerea.

MACCHINA DA CAFFÈ EXPRESS
"OIKOS"
per famiglia.
La Regina delle Macchine da Caffè
La più perfetta, la più razionale, la più igienica, la più semplice ed economica.
Chiederla ai Rivenditori del genere, oppure inviare Cartolina Vaglia a
OIKOS Fabbrica Macchine da Caffè
MILANO - Via C. Cattaneo, 2
N. 1 - Una tazza . L. 16 | N. 3 - Quattro tazze L. 21
» 2 - Due a tre tazze » 18 | » 6 - Sei tazze . » 26
Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel Regno.
Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa.

... DITTA ...
CARLO TABASSO - TORINO
Corso Valentino N. 34
Premiato Stabilimento per la coniazione di Medaglie Sportive, Artistiche, Commemorative, di Premio
Distintivi per Società e Placchette d'Arte Moderna
A richiesta si spedisce gratis il Catalogo speciale

PAOLO SACCENTI & C. - PRATO (Toscana)
FABBRICA TESSUTI LANA
Specialità LODEN "EXCELSIOR"
Confezioni accuratissime, eleganti, in ogni forma e per ogni uso, sia civile, militare, che ecclesiastico.
Spedizione, con pagamento anticipato o contro assegno, franca di porto.
Ulster senza maniche, mantella fissa e cappuccio staccabile.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 15.75
MANTELLINA PER USO SPORTIVO CON CINGHIE INTERNE E CAPPUCCIO, per Ciclisti, Alpinisti e Cacciatori; lunga cm. 95.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 12.25
Stoffa a piacere nelle tinte nero, grigio-chiaro o scuro
Vendesi anche la sola stoffa a metraggio. Tipi ottimi. Massima resistenza e impermeabilizzazione. Catalogo-campioni gratis a richiesta. Sconto ai soci del T. C. I. — Per telegrammi: SACCENTI PRATO - Telefono interurbano N. 1-44.

GAMBALI INGLESI

per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Calzature americane ed inglesi

Rappresentanza esclusiva:

PREMIATA STIVALERIA COLOMBO

Via Carlo Alberto, 28 - MILANO

CATALOGO A RICHIESTA

FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE

SCONTO AI SOCI DEL TOURING

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nello preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.

Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4

FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI

Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

Modello di lusso L. 1650

Nella corsa Campionato di Roma chm. 240, 5 maggio 1912, Galanti Giuseppe arrivò primo su **Humber di LUSSO** in ore 4,14 la strada era pessima, la macchina era tale quale le fornisce la Casa :: :: ::

Humber

Messa in moto con manovella - Debrayage automatico

Partenza da fermo - Sposta dolcemente nelle più ripide salite - Cambio di velocità senza trainballadeur.

È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE

HUMBER è la gran MARCA MONDIALE
imitata sempre eguagliata mai.

GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.

Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:

DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

MOTORI "BUFFALO,,

Speciali per imbarcazioni

SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.

Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:

G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Ing. M. R. Desmons. « Aviation Agenda 1912. Formulaire de l'aviateur». Parigi, 127, boulevard St. Michel.

Libretto di grande utilità per coloro che all'aviazione volgono il pensiero e dedicano l'opera. Si tratta di un completo formulario che vien pubblicato sotto la direzione dell'ingegnere Desmons, favorevolmente noto nel mondo dell'aviazione francese.

Dott. Bommier. « Sur la route ». H. Dunod et E. Pinat, editori. Parigi, 1912.

E' la raccolta in volume di articoli sulla capacità di guidare una carrozza automobile, già comparsi sulla *Rivista Mensile* del Touring Club de France, e che meritavano certamente di essere così riuniti. Il libro è completato dal testo della legge francese sulla circolazione delle automobili e forma un insieme che risponde a tutte le questioni che una quantità di meccanici, diligenti e coscienziosi, si rivolgono spesso in viaggio; ed a questo titolo quest'ultima opera del dott. Bommier è certamente utilissima.

Guides Pratiques Jonty. « Paris en poche ». Parigi, 1912, rue Bonaparte, 37.

E' una bella guida che, riccamente illustrata e corredata di numerose carte e piantine, contiene la descrizione di tutto ciò che è interessante da visitare a Parigi e permette di vedere facilmente e rapidamente, basata come è, su principî veramente pratici. Il fatto poi che il libro è alla sua 27.a edizione, riveduta e di non poco ampliata, dimostra a sufficienza l'utilità di queste pubblicazioni e il favore col quale vengono accolte da coloro che viaggiano.

Paul Vuibert. Les « Boy-Scouts ». Libraire Vuibert. Parigi, 1911.

Quando si è letta questa bella pubblicazione dal testo preciso e dalle pittoresche illustrazioni, si può dire di conoscere esattamente questi « Ragazzi esploratori » che hanno avuto a traverso il mondo tanta buona accoglienza ed i cui metodi sono ormai dovunque seguiti e applicati con fortuna.

Instruction pratique sur le service des aérostats militaires. - 3 volumi. H. Charles-Lavauzelle, editore. Parigi, 1911.

E' l'ultima edizione di questi volumetti, messa al corrente a tutto il 1911; ed è un vero corso pratico di aerostatica, la cui semplicità eguaglia la precisione, e la cui importanza non è affatto scemata, malgrado i progressi costanti nella costruzione e nell'impiego dei dirigibili e degli aeroplani.

Alcius Ledieu. « Les villes de Belgique. Souvenirs et impressions de voyage d'un touriste ». Jouve et C.ie, editori. Parigi, 1912.

L'A. ha voluto compiere un'opera interessante per il lettore e utile per il viaggiatore che si rechi nel Belgio; e vi è pienamente riuscito. E' una preziosa guida, questa, che invoglia ad ammirare le molte ricchezze artistiche e monumentali che le città del Belgio possiedono. Bellezze naturali, storia, archeologia, leggende, tutto ciò che un viaggiatore curioso e istruito desidera conoscere è menzionato ed anche illustrato con artistiche fotoincisioni scelte e presentate con molto buon gusto.

Dott. A. Cougnet. « Lotta greco-romana sul tappeto ». Ulrico Hoepli, editore. Milano, 1912.

L'autore avvince l'attenzione del lettore fino dalle primissime pagine, esponendogli in forma piana e dilettevole tutta la storia della lotta dei tempi arcaici al 1911. Nel volume, con innumerevoli illustrazioni, sfilano tutte indistintamente le più interessanti figure di lottatori celebri e dopo questa esposizione cronologica è passato chiaramente in rassegna tutto quanto concerne l'arte della lotta greco-romana, sia a terra che in piedi; termina con l'esposizione del codice e delle regole di quest'utilissimo esercizio atletico. Opera che può quindi a giusto titolo figurare fra le più complete e perfette di didattica sportiva internazionale.

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm. da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d' Inghilterra per

L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

Modello 434 con orologio.

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

Triumph

Sono momenti così deliziosi quelli **"TRIUMPH,,** trascorsi pedalando una Bicicletta la corsa è così facile e comoda, tanto in salita quanto in piano ed in discesa, che qualunque fatica riesce impercettibile, pur percorrendo lunghe distanze. Tutte le delizie del ciclismo vengono godute appieno mercè questa bicicletta.

La MOTOCICLETTA " TRIUMPH ,, riconosciuta di fama mondiale è fabbricata dalla stessa Casa.

Catalogo, franco di porto, dietro richiesta, alla

TRIUMPH CYCLE C.° Ltd. COVENTRY (England)

od ai relativi AGENTI:

MILANO: Palmiro Zignone, C. P. Rom., 65.
BIELLA: Federico Mandrino, V. Reg. Margh.
BOLOGNA: F.lli Chierici di Gius., Via Indip., 55.
BRESCIA: F.lli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO: Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA: F.lli Bertolotti, Viale Garib., 11.
FERRARA: Aldo Morisi, Piazza Commercio, 26.
FIRENZE: V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LODI: Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
LUCCA: Giuseppe Sonnenfeld, C. Garib., 18.
MANTOVA: Enrico Bernoni, Via P. F. Calvi, 4.
MODENA: A.-Gar. Gatti, V. Em., f. Barr. Garib.
NOVARA: Carlo Baraggioli, Corso C. Alb., 31.
PADOVA: C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA: Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Em.
PERUGIA: Soc. An. Auto Garage, Piazza V. E.
RIMINI: Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA: G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
S. REMO: Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA: Gius. Monaco, Corso V. E., 108.
TORINO: F. Opessi, Via Goito, 7.

PUREZZA

RENDIMENTO

RESISTENZA ALLE ALTE TEMPERATURE

SONO I TRE GRANDI PREGI DELL' OLIO

"OLEOBLITZ,,

OLIO PER AUTOMOBILI
Soc. E. REINACH & C.
— MILANO —

sso di Zocca, Cima di Castello e Ghiacciaio dell'Albigna. « Album ricordo della patriottica ascensione alpina popolare organizzata dalla Sezione di Milano del Club Alpino Italiano ». Paolo Caimi, editore. Milano, 1911.

Certo coloro che presero parte alla gita alpina che T. C. I. ricordò nelle pagine della sua *Rivista* saran ıti agli editori dell'elegantissimo volume nel quale 10 raccolte magnifiche fotografie corredate da un ıto molto interessante.

tt. G. Redaelli. « Milano in campagna ». Guida climatica balneare. Anno VI, 1912-13. Milano, 1912.

E' la vecchia e buona guida che si rende tanto ile nei periodi in cui la gente stanca dal lavoro di tto l'anno cerca un cantuccio per andare a riposare uni giorni. La guida del Redaelli si arricchisce ogni no di preziose indicazioni.

of. Alfredo Trombetti. « Manuale dell'arabo parlato a Tripoli, Grammatica, letture e vocabolario ». (Puntate I e II). Libreria L. Beltrami. Bologna, 1912.

Additiamo agli studiosi di arabo, a chiunque inıde insegnare o imparare l'arabo, la bella pubblicaıne del prof. Trombetti, dell'Università di Bogna, di cui sono finora uscite le due prime puntate. questo manuale viene insegnato l'arabo parlato Tripoli, con metodo essenzialmente pratico, piano e chiaro, tanto che la grammatica può essere studiata anche senza la guida di un maestro. Il libro completo sarà arricchito di testi originali parte trascritti e parte in caratteri arabi, a cui seguirà un apposito vocabolario.

Alfredo Nota. « Sessant'anni di eloquenza parlamentare in Italia 1848-1908 ». (Dispensa XII). A. F. Formiggini, editore. Genova, 1912.

Un libro che è da raccomandarsi a tutti gli studiosi. E' una pubblicazione questa che in Italia mancava e specialmente gli amatori di storia dovranno essere riconoscenti all'opera compiuta dall'autore e dall'editore che colla scelta dei libri che mercè sua vengono alla luce, coopera largamente a dotare il nostro paese di pubblicazioni veramente encomievoli.

Prof. G. Bonifazi. « Afloat and Ashore ». Terminologia tecnico-nautica moderna inglese ed italiana. Raffaello Giusti, editore. Livorno, 1911.

Era sentito il bisogno di un libretto che conciliando le varie tendenze e tenendo conto di tutte le esigenze più urgenti offrisse in piccola mole le voci più spesso udite nel linguaggio tecnico di oggi. E il lavoro del prof. Bonifazi è infatti riuscito completo e si raccomanda da sè per la mitezza del prezzo, per l'esattezza tipografica e per il suo carattere di modernità.

lli "THE SILVA„ ottimi - robusti scorrevoli

GARANZIA UN ANNO

iaggio - 2 freni, ruota libera, parafanghi, accessori L. 120
corsa - freno sulla gomma, accessori . . . . » 110
amento L. 25 anticipate ed il resto contro assegno
NGRISANI = MILANO, Via Cesare Correnti 14

LUXINA G.M.B. MILANO

"LUXINA„

Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie.

G. M. BALSARI & C. = MILANO
Corso Venezia, N. 71

lpinisti - Ciclisti - Turisti!!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il nedio veramente pratico e indispensabile a chi si dichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi ticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che renno più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseuire: le **spelature, le escoriazioni, dolori ai iedi e alle coscie, le abrasioni** in genere verınno completamente evitate se avrete la precauzione di ıgere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacisımo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, 'antumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella ıte: basterà qualche applicazione di tale unguento per ıarire senza dolori e senza tagli.
L' **Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ıui famiglia per una medicazione pronta ed efficace su ıalsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante,** astrin**ente, sedativo** e **solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, oruncoli, Flemmoni, Patereccì, Fistole, eloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superfiıali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**

— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. 2 e da L. 5
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
eposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
er Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

"VULCANO„
SCALDABAGNO ISTANTANEO
a legna o carbone.
Acqua a 60 gradi in un minuto.
Spesa per un bagno 10 centesimi.
Indicatissimo per la campagna e dovunque non vi sia comodità di gas.
Funziona tanto con acqua potabile che con un cassone di deposito, come pure versandovi l'acqua a secchio.
Un bagno pronto in 15 minuti
(Esigere il nome "VULCANO,, su ogni apparecchio).
Lo scaldabagno "VULCANO,, ha pure il grande vantaggio di essere munito d'uno speciale apparecchio per poter riscaldare la biancheria, contemporaneamente al riscaldamento dell'acqua.
Vendesi dai principali negozianti del genere, ed all'ingrosso presso:
ATTILIO BOGGIALI
MILANO
Via S. Maria Fulcorina, 17

J. Lhez. « L'Atlantic ». Guide pratique pour les passagers de la ligne du Brésil et la Plata. Tarbes, 26, place Maubourguet.

Con questa guida, che è un riassunto chiaro e completo di tutto quello che occorre sapere per visitare i porti di scalo e sbarcare in quelli di arrivo, il passeggero ha un compagno di viaggio che gli evita veramente ogni imbarazzo. Utilissima pubblicazione, dunque e quanto mai interessante.

Enrico Penna. « Nuovo indicatore postale-telegrafico e telefonico del Regno d'Italia per l'anno 1912. Milano, 1912.

Un volume compilato con molta cura. Esso contiene le leggi, i regolamenti le norme e le tariffe dei servizi postali telegrafici e l'elenco completo degli uffici.

Istituto Geografico Militare. Carta dimostrativa della Cirenaica, Scala 1:600 000. — Carta della zona litoranea da Zavia ad Argub, Scala 1:50 000 — Carta del territorio della Tripolitania, Scala 1:400 000, due fogli. — Carta dimostrativa della Tripolitania, Scala 1:500 000. Firenze, 1911.

Pubblicazioni dell'Istituto Geografico Militare: quindi degne di considerazione. Noi non possiamo giudicare colla competenza di cartografi; un esame però ci convinse che le carte furono oggetto di cure pazienti onde riuscissero limpide e precise.

« Diana » (Il « Field » d'Italia), rivista mensile illustrata (edizione di gran lusso). Contiene in ogni fascicolo articoli e notizie di Caccia — Tiro a volo — Tiro a segno — Balistica — Cinologia — Pesca — Allevamento — Ippica — Automobilismo — Ciclismo — Aeronautica — Yachting — Motonautica, ecc., ecc. — Note d'Arte, di Letteratura, di Scienza e di Utilità.

Direz. e amministraz. Firenze, via Cavour, 4 (Palazzo Covoni). I soci del T. C. I. hanno la riduzione di L. 3 sull'abbonamento annuo, versando così L. 7 in luogo di L. 10.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

Libri ricevuti in dono.

Guide Treves. « Guida storica di Venezia » III edizione. Fratelli Treves, editori. Milano, 1912.

C. Martinot-Lagarde. « Les moteurs d'aviation ». Librairie militaire Berger-Levrault. Parigi, 1911.

Petronio Arbitro. « Satyricon ». (Romanzo di avventure e di costumi) Versione di Umberto Limentani. A. F. Formiggini, editore. Genova, 1912.

Dott. Ercole Bassi. « La Valtellina » (Guida illustrata) II edizione rifatta e ampliata. Sondrio, 1912.

Michelin (Guide). 1): France 2): Les pays du Soleil: Algérie, Tunisie, Egypte, Sicile, Italie, Riviera, Corse. Clermont Ferrand, 1912, due volumi.

Reale Osservatorio di Brera in Milano. « Anno 1913. Articoli generali del calendario ed effemeridi del sole e della luna per l'orizzonte di Milano ». Milano, 1912.

Augusto Zuliani. « La legge sulla cassa nazionale di maternità, con note e commenti critici ». Tipografia Ostinelli di Bertolini, Nani e C.. Como, 1912.

Album dei Servizi Marittimi e Lacuali. « Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Italiano, Italia, Soc. Nazion. di Servizi Marittimi, Ferrovie dello Stato, Laghi Maggiore, Como, Garda ». Edito dalla Società Anonima Editrice Annuario Generale d'Italia. Genova, 1912.

Ing. Emilio Marenco. « Norme di guida dell'automobile ». Torino, 1912.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7,50
" " " " 5	" 9,50
" " The Duke per match	" 13.50
Scarpe speciali The Banzai	" 10 75
" " Mc. Gregor	" 12,50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " resist.	" 10 —
" per maratone	" 10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 1

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI

Casa Fondata nel 1872

VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63

Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in "*Globi*" e MINESTRE LIEBIG in "*Dadi*" adattissimi per turisti.

Prezzo pel "Globi" L. 0,20 la scatola di 4 — "Dadi" L. 0,60 la scatola di 12

Annecy et Haute-Savoie. (Région du Mont Blanc). Livret-Guide pubblicato a cura del Syndicat d'Initiative de l'arrondissement d'Annecy, 1912.

Dott. Piero Barocelli. « Il viaggio del dott. Vitaliano Donati in Oriente (1759-62) in relazione colle prime origini del Museo Egiziano di Torino ». Torino, 1912.

Avv. D. Soprano. « Acque pubbliche, Derivazioni e Concessioni ». Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C. Como, 1912.

Ministero della Marina - Ispettorato generale dei servizi marittimi. « Relazione sui servizi marittimi sovvenzionati. Esercizio 1910-1911 ». Roma, 1912.

Avv. Mario Cerolotto. « La condanna solidale nella contravvenzione per corsa veloce di automobili ». Milano, 1911.

— Ancora della condanna solidale nell'articolo 61 cap. del Regolamento 29 luglio 1909, n. 710. Milano, 1912.

Ing. F. G. « Proposte riflettenti la costruzione di un Metropolitano in Milano ». Milano, 1912.

Il mare Egeo e le sue isole. « Note grafiche ». Società Editrice Sonzogno. Milano, 1912.

C. F. Lane, F. G. Aflalo, J. M. Gibbon. « Fishing in Canada ». Canadian Pacific Railway, editore. London, 1912.

Prof. Paul Langhaus. « Carta politica e militare della Penisola Balcanica ». Scala 1: 1 500 000. Sperling e Kupfer, editori. Milano, 1912.

J. Frey. « Carta della Regione dei Tre Laghi, San Gottardo, Milano ». Scala 1: 200 000. A. Arnold, editore. Lugano, 1912.

Annuaire Maritime du Lloyd Anversois, Janvier 1912. Anversa, rue Vleminckx, 14.

Deutscher Motorboot-Klub. « Jahrbuch, 1912, Berlino, Linkstrasse, 31.

Svenska Turistfoereningen. « Arsskrift, 1912 ». Stockholm, 1912.

Touring Club Argentino. « Guia General 1911-1912 ». Vol. I e II. Buenos Aires, 1912.

Touring Club de Belgique. « Annuaire de 1912 ». Bruxelles, 1912.

Real Automovil Club de Espana. « Anuario 1912 ». Madrid, 1912.

Yacht-Club de France. « Annuaire 1912 ». Paris, 1912.

NUOVE NOMINE

Consoli.

Addis Abeba .... Pizzagalli ing. Guido R.
Agordat .... Lanzani Pier Luigi
Conception .... Caprile Peragallo Michele
Conversano .... Lo Russo Luigi
Cosenza .... Grossetti cav. magg. Giuseppe (C. M.)
Ferentino .... Roffi Isabelli Pio
Mosciano S. Angelo .. Sabatini Arnaldo
Savigliano .... Lora prof. Michelangelo
Signa .... Frugis dottor Vito
Tobruk .... Di Marco ten. Giuseppe (C.M.)
Tobruk .... Vox ten. Donato (C. M.)

Medici.

Bologna .... Cavazza dott. prof. Ernesto
Montemarano ...... Scarnà dott. Paolino

Legali.

Portoferraio .... Broccardi avv. Iacopo

Dimissionari.

Camponogara ...... Lancerotto Alfonso (decesso)
Carate Brianza ..... Dianese avv. Luigi
Casalino .... Ragazzi dott. Giovanni (decesso)

A. BERRY
GRANDI MAGAZZINI DI OTTICA E FOTOGRAFIA
TORINO - VIA ROMA N. 1
Casa fondata nel 1875
APPARECCHI FOTOGRAFICI per lo SPORT
Grande assortimento
BINOCCOLI PRISMATICI :: ::
CANNOCCHIALI per Campagna e Marina
OCCHIALERIA d'ogni genere, ecc. ::

Per Alberghi e Stazioni Alpine
TELESCOPI A PRISMA AUTOMATICI
grande portata e luminosità
Regolano la visione mediante l'introduzione di una moneta.
In un anno realizzate la spesa del telescopio.
Unici rappresent. in Italia
Cataloghi con cartolina doppia

BRODO MAGGI IN DADI
Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !

Lissone .... Ravasi Luigi
Mariano Comense ... Riva ing. Silvio (decesso)
Napoli .... Grossetti cav. magg. Giuseppe (C. M.)
Pescia .... Fantozzi Franco
Riva .... Isnenghi Achille (C. Console)
S. Giovanni in Persiceto .... Sassoli Antonio

Medici.

San Paulo .... Mortari dott. Guglielmo

Soci quinquennali (1).

Galeno Agostino, Albizzate — Panelli Angelo, Alessandria — Cotugno Edoardo, Avellino — Laurenti Enrico, Tassinari dott. Silvio, Bologna — Zavagli Decio, Capocolle — Gastaldi geom. Andrea, Caselle — De Polak cav. Alexio, Como — Beltrame Antonio, Ferrara — Catalano magg. cav. Giuseppe, Foggia — Bellerio cap. Emilio, Livorno — Belgioioso conte Guido, Pini Enea, Morini dott. Romeo, Tolusso Ciro Aldo, Milano — Granozio Emilio, Napoli — Soldati Giuseppe, Neggio — Borghi Bondi Odoardo, Parma — Municipio, Portogruaro — Roia Davanzo Marco, Prato Carnico — Lombardi Ugo, Querceto — Bettoia Ettore, Colombo Riccardo, Zanardelli Giovanni, Roma — Poss Alessandro, Saronno — Arata Fortunato, Spezia — Ferrari Giuseppe, Maffei Ernesto, Torino — Reccardini Evaristo, Udine — De Negri Domenico, Valparaiso.

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero) : ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci

Soci benemeriti (1).

Bocchetti Antonio, Altamura — Burrascano Giuseppe, Messina — Campolini rag. Augusto, Firenze — Casati Luigi, Marciana — Dal Missier Ugo, Venezia — Lapponi Ivo, Pescia — Nucci Gino, Bormio — Pozzi rag. Luigi, Milano — Rivelli Antonio, Portomaggiore — Sparatore ten. Gaetano, Bengasi — Zipoli Caiani Renato, Firenze.

Premiati con medaglia d'oro.

Rocco Giuseppe, Chiari.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 34

MOTO-BORGO
LA MARCA ITALIANA DI GRAN LUSSO .. ..
Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO il quale con la sua signora ha compiuto il Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..
FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO
Via XX Settembre, 15 - TORINO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20.528.144,17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Maggio 1912

SOCI VITALIZI (1)

ACIREALE, Vigo cav. Ruggiero — BAHIA BLANCA, Cambra Estévez R. — BENGASI, Maiani ten. Pietro — BERGAMO, Pansera Antonio — BOLOGNA, Cavazza ing. Giorgio — BUENOS AIRES, Dell'Oro Antonio, Grapiolo Cesare, Riva Enrico, Rosasco G. B. Oreste, Solari Antonio — CHIAVARI, Copello Giuseppe — DOMODOSSOLA, Bruschi dott. Giovanni A. — FERRARA, Zamorani Guglielmo — GOMERA, Novaro Mario — LA PAZ, Agramonte Riccardo — LIMA, Zolezzi Luigi — MILANO, Castelli Carlo, Goldman Cesare, Savoja Luigi, Speluzzi ing. Arnaldo — MONTEVIDEO, Pernin avv. Alfredo — NAPOLI, Amoroso cav. prof. Pietro, Bramante Gabriele — ORTONA MARE, D'Alessandro cav. Rocco — PELAGO, Boid Edward D. — POLLONE, Società An. Tramvia Elettrica Biella-Oropa — POVO, Garbari Carlo — REGGIO CALABRIA, Genoese Zerbi Paolo — ROMA, Ambrosi De Magistris Giovanni, De Angelis Romolo, Voghera cav. Carlo, Voghera comm. Enrico — SALERNO, Marini Vittorio — S. FRANCISCO CALIFORNIA, Marzo Camillo — S. REMO, Boid T. L., Martemucci Luigi, SANTIAGO MARIA, Galliano Evaristo, Gotuzzo Agostino — TORINO, Girelli Eugenio — TRIPOLI, Frajria Sisto, Kingsland ten. Alberto — VERONA, Bellini Carnesali cav. Luigi.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno: L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

NORDDEUTSCHE AUTOMOBIL-WERKE
tipo «Colibri» 4 cilindri 6-15 HP.
e tipo «Sperber» 4 cilindri 6-18 HP.
Costruzione ultra-moderna — Prezzi bassissimi
GUGLIELMO NEUHAUS - MILANO, via Peschiera, 3-5

LAMPADE, FANALI E PROIETTORI **"AQUILAS,,**
a gas acetilene
per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.
Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere
Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.
Fabbrica Fratelli Santini - Ferrara
Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro
Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

Città - Paesaggi **ITALIA ILLUSTRATA** Laghi - Musei
Esigere
Marca di Fabbrica
Cartoline artistiche finissime di lusso
"BRUNNER,,
Soltanto nei migliori negozi

SOCI ANNUALI (1)

ALESSANDRIA. — Fornasari Ubaldo, Paiuzza rag. Nicola.
Acqui. — Rolando Augusto.
Asti. — Rovero dott. Alessandro.
Moncalvo. — Capra Giuseppe.
Pontecurone. — Arezzi geom. Enrico, Coda Carlo.
Valenza. — Robba Carlo.
ANCONA. — Rossi don Umberto.
Jesi. — Galluppi Cesare.
Serra S. Quirico. — Innocenzi Giuseppe, Piccaluga Martino.
AQUILA. — D'Alfonso Giuseppe.
Camarda. — Palumbo Antonio.
Civitella Alfedena. — Rossi Secondino.
S. Giorgio Paganico. — Buzzi Giuseppe Aristide.
AREZZO. — Bondi Angelo, Ficai dott. Giuseppe, Gabrielli Gino, Giannini Ferdinando, Nucci Antonio, Russi Renato.
Foiano Chiana. — Marini Angiolo.
Loro Ciuffenna. — Droandi Zulimo, Sussi Bonifacio.
ASCOLI PICENO. — *Comunanza.* — Cesaroni Candido.
Force. — Beani Giacinto.
Offida. — Sergiacomi prof. Arturo.
Porto S. Elpidio. — Benigni Camillo.
Sant'Angelo Lombardi. — Cecere Michele, De Lorenzi Attilio, Ruocco cap. Vincenzo.
BARI. — Cecinato Francesco.
Barletta. — Casardi dott. Gioachino, Di Paola Domenico, Guastadisegni dott. Vito, Marano Giovanni.
Conversano. — Sette Nicola.
Minervino Murge. — Sassi Tommaso.
Turi. — Boido Aristide, Rossi Michele Arcangelo.
BELLUNO. — Maciotta Corrado, Pontello Giovanni.
Lamon. — Pante Antonio.
Longarone. — Pra Baldi Italo.
Sappada. — De Toni Italo.
BERGAMO. — Camanni Emilio, Locatelli ing. Giuseppe, Mussita Giuseppe, Società Alpina C. Ferrini.
Clusone. — Frosio Pietro, Peguri Zaverio.
Piazza Brembana. — Donati Giacomo.
Sarnico. — Lanza don Gregorio, MENOLFI BARTOLOMEA.
Treviglio. — Angioletti Giuseppe, Castelli Gerolamo.
BOLOGNA. — Ansaloni Lodovico, Barozzi Beniamino, Bernardi Alfredo, Caselli Antonio Quinto, FERRARI SAMARITANA, Gallingani Antonio, Masetti Francesco, Montanari Gino, Muzzi rag. Luigi, Roccasecca Teodorico, Torchi Pietro, Trebbi Raffaello.
Budrio. — Bernardi dott. Pio.
Corticella. — Lobello Salvatore.
Medicina. — Zanardi dott. Gino.
BRESCIA. — Della Volta Bortolo, Laporta Alberto, Keller rag. Alberto, Minoja Etelredo, Seccamani Girolamo.
Adro. — Cochard Vittorio.
Bornato. — Poggi Emilio.
Chiari. — Buffi dott. Amilcare, Ceriani rag. Francesco, Dolce Ferdinando, Pellegrini Giuseppe, Soldo Ermenegildo.
Peschiera Maraglio. — Archetti Luigi.
Remendello Sopra. — Rossini Giuseppe.
Rovato. — Frassine Cesare, Sforsini Cesare, Società Costanza e Concordia.
Verolavecchia. — Scanzi Ignazio.
CAGLIARI. — Fasan Umberto, Frullani Mino.
Carloforte. — Curti Gildo, Gera Felice, Marandi Luigi, Mercalli Mario, Rivani Giovanni.
CASERTA. — *Formia.* — Poscia Giuseppe.
Roccadevandro. — Fargnoli dott. Giuseppe.

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Pillole FATTORI

GRATIS

Abbiamo sempre pubblicato che nessuna specialità è superiore alle

Premiate Pillole FATTORI

per combattere, vincere e debellare la

STITICHEZZA

Quantunque le nostre pillole sieno conosciute da tutti, pure per convincere anche i pochi increduli, mandiamo loro *gratis* a titolo di saggio, splendido campione di otto pillole dietro richiesta con cartolina-risposta diretta ai Chimici Farmacisti *G. FATTORI & C., Via Monforte, 16 - MILANO.*

ZEISS

"TESSAR"

1:3,5 — 1:4,5 — 1:6,3

Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi

OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO

In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici

CARL ZEISS - MILANO

Piazza del Duomo, 19

Jena, Berlino, Francoforte s-M, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna, Tokio

CATANIA. — Amato Rosario, Casagrandi prof. Vincenzo, Failla cav. Tito Eugenio.

CATANZARO. — Club Catanzaro, Maddalo ing. Francesco, Tronca bar. Ernesto.

CHIETI. — *Casalbordino.* — Zimarino Vincenzo.
Pescara. — Palmerini Giovanni.
Scafa. — Paparella Elpidio.
Scerni. — Vignini Giovanni.
Torino del Sangro. — Carollo Giuseppe.
Villa S. Maria. — Buonerba avv. Giuseppe.

COMO. — Bianchi Oreste, Cappelletti Mario, Colombo Alberto, Panichi Gino, Pozzi Arturo.
Abbiate Guazzone. — Zerboni Antonio.
Blevio. — Schiera Antonio.
Cantù. — Arnaboldi don Giuseppe, Barili don Giuseppe.
Caronno Ghiringhelli. — Castiglioni Enrico.
Cernobbio. — Baragiola prof. Fausto, Dombrè Willy.
Lecco. — Volpi Giuseppe.
Luino. — Cotta Mario.
Porto Ceresio. — Casartelli Battista, Cavaliere Domenico.
Rovellasca. — Discacciati Giuseppe.
Tradate. — Ceccarelli Ferdinando, Galmarini Giovanni, Mantegazza Battista, Rossinelli Alfredo.
Varese. — Aletti Franco, Celsini Ermenegildo, Masoero Franco.

COSENZA. — Caruso cav. Francesco.
Castrovillari. — Galli Antonio.
Francavilla. — Giancotti Stefano.
Malito. — Nucci Francesco.

CREMONA. — Frazzi Andrea, Gerevini Giovanni, Mainardi rag. Daniele, Manzoni Carlo, TOSGOBBI LEA.
Casalmaggiore. — Azzi Alessandro, Gaboardi Giovanni.
Crema. — Barbaro Emilio, Cinquonze Salvatore, Soavi Umberto.
Fiesco. — Spedini Luigi.
Madignano. — Guerrini Pietro.
Romanengo. — Guerrini Luigi.
Soncino. — Brizio Gerolamo, Papetti Carlo, Rizzolini Antonio.
Soresina. — Gaddi Luigi.

CUNEO. — *Dronero.* — Barale Giovanni.
Mondovì. — Martini Enrico.
Tenda. — Bini Gino.

FERRARA. — BACCAVINI TONI IDA, Fiocchi Giovanni, Verzoni Filippo.
Casumaro. — Baruffaldi Glicerio.
Jolanda di Savoia. — Fracasso Camillo.
Massafiscaglia. — Riggio Domenico.
Mirabello. — Guidetti Luigi.
Poggio Renatico. — Vitali Aristodemo.

FIRENZE. — Alitti dott. Aurelio, Biscardi rag. Mario, Burgisser R. A., Cantagalli Lorenzo, CAPEL MARY, Ceppatelli Vincenzo, Citelli Fausto, Conti Ugo, Feldmann Paolo, Goretti Miniati conte Ugo, Masini Rinaldo, Matteucci Pietro, Miniati Armeno, PAPARELLA EVELINA ved. MANCINELLI, PEARSON ADELAIDE, Selmi Vittorio, Ta-

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

"EVINRUDE MOTOR,,
Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza 1 1/2 HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Già da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con ce tificati al Rappresentante Generale per l'Italia: **Giuseppe A. Carossi**
2. Piazza Tommaseo - MILANO

MURER'S EXPRESS
riconosciuti i migliori apparecchi fotografici.
In vendita presso tutti i principali negozianti di articoli per fotografia.
Chiedere catalogo ai fabbricanti
F.lli MURER - OTTICI - Milano

Biciclette "WINDSOR,,
con Gomme "PIRELLI,,
MILANO
Corso Indipendenza, N. 1
PADOVA
Palazzo Maldura - Via Montana, 2

Motore fuori bordo "WATERMAN„

a magnete staccabile e portatile, cilindro verticale il più razionale. Forza 2 HP. abbondanti; peso circa 25 chg. Converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile in brevi istanti senza dover apportare modificazioni alla barca, e colla stessa facilità e prontezza si rimuove per tenerlo al sicuro. Velocità da 8 a 12 chm. all'ora. Elica, pompa, carburatore, timone, serbatoio e magnete formanti un sol corpo col motore. Messa in moto facilissima.

NB. – Inscritto, partito e premiato con medaglia d'argento alla Crociera Motonautica Torino-Venezia-Roma 1911. — Costituisce lo *sport ideale* per laghi, fiumi e spiagge. · **Chiedere listini** alla

RAPPRESENTANZA GENERALE WATERMAN
Via Caradosso, 14 – MILANO

Assortimento motori interni • Eliche reversibili Apparecchi d'inversione.

Le Pendole Westminster

della Ditta

F.lli FAGGIANI
OROLOGERIA
Piazza Castello, 18 - TORINO

sono la fedele ed esatta riproduzione del famoso Carillon dell'abbazia di Westminster di Londra. Pochi, oggi giorno non conoscono la storia di questa celebre abbazia ed i giornali in questi ultimi tempi ne parlarono diffusamente in occasione dei funerali di S. M. la Regina Vittoria, del Re Edoardo, e dell'incoronazione di Giorgio V a Imperatore e Re.

Il sommo onore che l'Inghilterra può dedicare alla memoria di un suo grande è una tomba nel Westminster. Migliaia e migliaia di turisti fanno il viaggio a Londra per sentire le famose campane applicate all'orologio della Torre. Oggi chi compera il nostro orologio possiede il Carillon di Westminster in casa propria. - Nulla è più armonioso, piacevole e ricreativo chè la soneria di queste pendole le quali a ciascun quarto d'ora suonano un' aria di Carillon su quattro Gongs cattedrali accordati e l'ora su di un quinto Gong grave (vedi illustrazione).

1° quarto
2° quarto
3° quarto
4° quarto

A RICHIESTA CATALOGO GRATIS.

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO
Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSILI

per lavorare il Legno e i Metalli.

Ventilatori - Pompe — Motori "REX„ a benzina, olio pesante, ecc.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Impianti per saldature autogene.

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

fani Ernesto, Turri geom. Ugo, Verniani Alvicro, Weir Edith.
Empoli. — Moretti ing. Luigi.
Barberino di Mugello. — Frova ing. Carlo.
Marradi. — Bandini Luigi Alberto.
Prato. — Francioni Aldino, Ponzecchi Cesare.
Rocca S. Casciano. — Poggi-Pollini ing. Alfredo, Viola rag. Leonillo.
Signa. — Rosati Pietro.
Tavernelle. — Crocchini Eugenio, Fanfani Ezio.
FORLI'. — *Ponte Verucchio.* — Morante Domenico.
Riccione. — Basigli dott. Michele.
Rimini. — Bernasconi ing. Pietro, Fiocca ing. Oreste.
Sogliano al Rubicone. — Società Autotrasporti Romagna-Montefeltro.
Verucchio. — Grimaldi dott. Arturo.
GENOVA. — BAESCHLIN prof. FRIDA, Barozzi Nicolò, Bergamaschi Guido, Bollini Lindo, Caprile Angelo Enrico, Caprile Attilio, Costa Augusto, Ferrando G. B. Guglieri Mario, May Francesco, Massa Agostino, Mazzei Giacomo, Panina Mario, Panisi Scipione, Pittaluga Salvatore, PUCCIO JOSEPHINE, Risso Giuseppe, Sablione Ferdinando, Signorini Urbano, Tobon Meja Marco, Vitale Mario.
Arenzano. — RAU ARMANDA ved. MIRANO.
Camogli. — Razeto Francesco.
Chiavari. — Brignolé Giulio, Raffo avv. Luigi, Scarsella cap. Colombo.
Cornigliano Lig. — Bonelli Giacomo, Kubli Fritz.
Lerici. — Pugnaloni Bernardo.
Nervi. — Mainini dott. Carlo.
Rivarolo. — Rogani Torquato, Testori Luigi.
Sassello. — Rolla avv. Carlo.
Savona. — Borgna dott. Felice, Gelli Emilio, Mondino Giovanni, Tixi Rodolfo.
Sestri Levante. — Boccoleri Giuseppe, Faino Maurizio.
Spezia. — Ceretti Cesare, Foce Francesco.
Zoagli. — Porcella Andrea.
Zuccarello. — Sammarchi Rodolfo.
GROSSETO. — Belatti Vittorio.
LECCE. — *Maglie.* — Maglio Vincenzo, Rizzelli Giuseppe.
Mesagne. — De Vincenti Edoardo.
Miggiano. — Rao Adelino.
Ruffano. — Falco Donato.
Taranto. — Cacace Carlo, Graniglia Antonio, Tucci Guglielmo.
LIVORNO. — Graziani Gino.
Marciana. — Cardi Cigoli Luigi, Maghelli dott. Mario.
Portoferraio. — Broccardi dott. Jacopo, Gasperini Augusto, Grillini Gilberto, Moraccini Marco, Penco Ferruccio.
Quercianella. — Paolieri G. B.
LUCCA. — *Forte de' Marmi.* — Forti Quintilio.
Massa Cozzile. — Parenti dott. Luigi.
Viareggio. — Borgia di Cadeddi Giuseppe.
MACERATA. — Di Stasio Carmine, Lambertini ing. Lamberto.
Cingoli. — Foglianti Gino.
Potenza Picena. — Liuti Vincenzo, Rinaldi Giovanni, Zamponi Pietro.

MOTOLEGGERA "CAPELLO„
2 HP. un cilindro, Kg. 34
2 3/4 HP. due cilindri, Kg. 36
3 1/2 HP. due cilindri, Kg. 42
Qualunque salita - Marcia dolcissima ═══ CARLO CAPELLO - Via XX Settembre, 44 - TORINO

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii
STERN-SONNEBORN
GENOVA

Le migliori e più convenienti
Macchine da Maglieria?
le "WEINHAGEN„ (Gloriosa)
maneggio leggerissimo, carro corto, ultimo sistema, serratura tubolare, spazzolini apriaghi, universalmente riconosciute per le più perfezionate.
SERIISSIME GARANZIE
Chiedere cataloghi, preventivi gratis a Sez. V.
GUSTAVO WEINHAGEN & C.
MILANO - Via Donizzetti, 6

BINOCOLI A PRISMI

Modello "FILOTECNICA„

:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA„ ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI

ha pubblicato il nuovo

CATALOGO 1912

in ricca edizione.

Novità del più grande interesse :: :: :: :: ::

Chiederlo con cartolina doppia

DITTA GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5 - MILANO

Assortimento completo in Materiale, Pezzi di Ricambio ed Accessori per Velocipedi ed Automobili

Rappresentante Esclusivo per l' Italia delle Rinomate Marche:

RENOLD Catene per Biciclette Automobili - Camions - Aeroplani.

WILSON Biciclette - Serie Pneumatici - Selle Ruote libere - Specialità diverse .. ..

CITO-WERKE A. G. Serie speciali per Biciclette con movimenti a cuscinetti a sfere .. ..

KRONPRINZ (K. C.) .. Cerchi ramati, nichelati e filettati dalla fabbrica .. ..

STURMEY-ARCHER .. Mozzi a tre velocità, a tre velocità con freno contropedale per biciclette. .. Mozzi a tre velocità e debrayage per Motociclette .. ..

JENATZY-LELEUX Pneumatici per Automobili .. .. Gomme piene per Camions

Serravalle sul Chienti. — Allegrini Antonio.
Tolentino. — Alunni Ulisse.
Visso. — Marzioli Enrico.
MANTOVA. — *Castiglione Stiviere.* — Ghiani Francesco.
Gonzaga. — Minelli Silvio.
Palidano di Gonzaga. — Bertellini Carlo.
Viadana. — Arisi Dante, Arisi Enrico, Cabrini Giuseppe, Cantoni Arnaldo, Defendi Dante, Dall'Era Alcibiade, Grilli Mario, Villani Giovanni.
Volta Mantovana. — Gelati Davide.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Bottiglioni dott. Gino, Galli Fernando, Lavaggi Francesco, Marini Lino.
MESSINA. — Cacopardi Salvatore, Del Castillo ing. Gaetano, Lombardo dott. Francesco, Maggio Rosario, Stimolo Francesco.
Cesarò. — Zito Pasqualino.
Milazzo. — Bonaccorsi bar. Flavio.
MILANO. — Acerbi cav. Giuseppe, Airoldi Cesare, Allegranza Giovanni, Angelino ing. Giacomo, Arduini Gino, Ascari Antonio, Baletti Gaetano, Barasso Juan Angel, Bartolini Cesare, Bassani Gustavo, Bernocchi Michele, Bognetti prof. Giovanni, Boni prof. Nestore, Bonissolo Silvio, Botta Tarcisio, Bozzani G. B., Brioschi Giacinto, Brunetti Pietro, Cagni Giovanni, Camera Egidio, Camperio cap. Filippo, Caporali dott. Vincenzo, Chiorboli Enea, Cighetti Federico, Cigolini Antonio, Cuna Elviro, Ciserza Giovanni, Clementi Emilio, Colombo Enrico, Colombo rag. Francesco, Colombo Mario, Crespi rag. Piero, Crippa Giuseppe, Dardanoni rag. Giuseppe, Debernardi Ugo, De-Giuli Carlo, Depiera Felice, Domenighetti Costante, Dominioni Attilio, Ferraris Cesare, Gallini Giuseppe, Ghisetti Giavarina Arrigo, Giovanelli Emilio, Grassi Rinaldo, Grosso dott. Mario Luigi, Guzzi Giorgio, Lazzaroni Edoardo, Levi Gino, Locatelli Enrico, Longhi Mario, Lucchi Geromano, Maggioni Angelo, Malovich Carlo, Mancini Giovanni, Marcora Martino, Marelli Francesco, Masserini Mario, Maver Adone, Mazza Piero, Minotti Camillo, Monti rag. Augusto, Nespoli Angelo, Paini Italo, Pandolfi Mario, Panigada Giovanni, Pogliani dott. Carlo, RAMPONI ORSOLINA, Reali Oreste, Rigamonti Angelo, Risi dott. Arnaldo, Rocchi Rimiero, Rodriguez Egidio, Rognoni Italo, Rossi Ezio, Rossini Alfredo, Rusconi Riccardo, Sacchi Giovanni, Scagnetto rag. Piero, Setti Francesco, Sironi rag. Cesare, Sotir Eugenio, Singhi Egidio, Tavella Emilio, Turati Angelo, Venturi Annibale, Vitale Arnoldo, Wauthier Oreste, Zardoni Giulio.
Besate. — Leoni Siro.
Caronno Mil. — Moretti Giuseppe.
Castellanza. — Sangalli Giuseppe.
Castellotto di Cuggiono. — Ballarati Giovanni.
Concorezzo. — Bonfanti Carlo.
Corbetta. — Ramelli Pietro.
Corsico. — Beretta dott. Carlo.

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie

33, BASTIONI VITTORIA — MILANO — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio. Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE
MOTO-RÊVE
MILANO CORSO MAGENTA 27

Alberti Benevento
Liquore Strega
CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTO-GARAGE CENTRALE

Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE

MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3
(Via Monforte)

Officina - Riparazioni - Forniture complete.

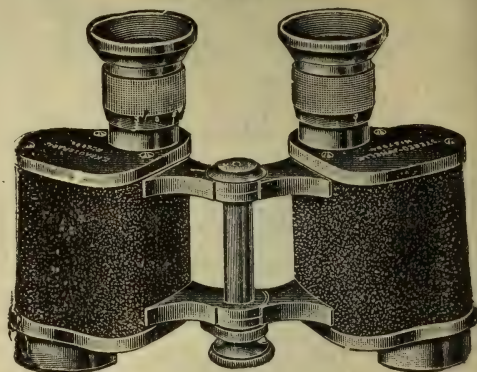
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova

DINAMO T. C. Semplicità Economia

Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.

Preventivi a richiesta

Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

Stéréo Binoccoli Krauss
a Prisma

NUOVO MODELLO

Risponde a tutte le condizioni imposte, per dispaccio ministeriale, dal Ministero della Guerra Francese in data 1° Ottobre 1911.

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione

16, 18 e 20 rue de Naples — PARIGI

MICROSCOPI - APPARECCHI FOTOGRAFICI

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI

Domandate con cartolina doppia il catalogo alla

Ditta G. B. ROTA

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

Via Orefici, 26 - GENOVA - Telefono 57-35

Gallarate. — Piotti Giuseppe.
Graffignana. — Medda Marongin dott. Giuseppe.
Lainate. — Casnaghi Ugo.
Lissone. — Pirola don Martino.
Lodi. — Bulloni Angelo, Zanetti Pietro.
Magenta. — Castiglioni Luigi, Marnati Luigi.
Monza. — Crippa Alessandro, Farina Giovanni, Pirola Arturo, Prina Edmondo.
Parabiago. — Pasquali Italo.
Rho. — Canziani Giovanni.
Sesto S. Giovanni. — Pozzi rag. Gioachino.
Seveso S. Pietro. — Botter Riccardo.
Turbigo. — Bonomi Luigi.
Uboldo. — Fusi Luigi.
MODENA. — *Finale Emilia.* — Pedrazzi Antonio.
NAPOLI. — Amadei Oreste, Baldini rag. Giovanni, Cardinale cav. uff. Gennaro Maria, Carotenuto ing. Alfonso, Casaretti avv. Eduardo, Del Toro march. Luigi Filippo, Leuzzi dott. Tommaso, Martucci Giovanni, MONTEFAMEGLIO AUGUSTA, Moscarelli Giuseppe, Padoa Mario, Pagano Alfredo, Rocco ing. Emilio, Salerno avv. Giovanni, Terranova Raffaele, Tornasuolo Celestino, Zomack Alberto.
Fuorigrotta. — Riccardi Pasquale.
NOVARA. — Badà Angelo, Grenich Carlo.
Alzate con Linduno. — Bustacchi Mario.
Biella. — Calliano Cipriano Coda, Zabetta Ettore, Pasetti Luigi, SCARZELLA BICE.
Borgosesia. — Martinetti Gaudenzio.
Cambiasca. — Maddalena Carlo.
Castellazzo. — Sacco Paolo.
Cossogno. — Maruzzi Giovanni.
Cureggio. — Mora Luigi.
Domodossola. — Vietti Giuseppe.
Ghemme. — Agabio Gaudenzio.
Lesa. — Bardelli Luigi.
Montrigiasco. — Baglioni Antonio.
Muzzano. — Belisio Felice.
Pertengo. — Giannetto don Domenico.
Piatto. — Clerico Mario.
Salussola. — Ravera Giovanni.
S. Bartolomeo Valmara. — Cerutti Cornelio.
Suna. — ROMANZACHINI MARTA.
Varallo. — Giupponi Giuseppe.
Vercelli. — De Gaudenzi avv. Luigi, Prestinari dott. Carlo.
Viverone. — Roggero Paolo, Zublena Domenico.
PADOVA. — Brigo Albano, Calcaleoni Mario, Chicchi Maria di Lenna prof. Nicolò, Gentilli rag. Giulio, Grundland Roberto.
Pontelongo. — Orlandi Pietro, Pancaldi Luigi.
Voltabarozzo. — Marchesini Umberto.
PALERMO. — Lanza di Amorosi Giuseppe, Trambusti Bruno.
Bagheria. — Verdone Giuseppe.
Misilmeri. — Grana Mario.
PARMA. — Morselli Giovanni.
Busseto. — Ronchini Guido.
Fornovo. — Corradi Lodovico.
PAVIA. — De Filippis Raffaele, Orselli Angelo.
Casei Gerola. — Carena ing. Luigi.
Confienza. — Sguazzini Carlo.
Rivanazzano. — Municipio.

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
Via Spontini, N. 5 - MILANO - Telefoni 30-036 e 20-040
Clichés - Galvani - Tricromie
Cinque Gran Prix
Undici Medaglie d'oro
LAVORI ACCURATISSIMI E PERFEZIONATI, ARTISTICI E COMMERCIALI
RIPRODUZIONI FOTOMECCANICHE D'OGNI SISTEMA

BAUMANN & LEDERER
FORO BONAPARTE, 12
Telefono 62-11
MILANO
Tende da campo.
Tende da sport.
Sacchi alpini.

Comperate
Taffeta Svizzero

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Taffetas, Changeants, Façonnés, Crêpe deChine, Duchesse, Ecossais, Eolienne, Mussola** di 120 cm, da L. 1.25 il metro, **Velutti e Peluche** per Abiti, Camicette ecc., nonchè **Camicette e Abiti** con veri ricami svizzeri su Batista, Lana, Lino e Seta. Non vendiamo che stoffe di Seta pura, solida e garantita,, **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo. ✠ ✠ ✠ ✠

✠ **Sono stato venduto mille volte.** ✠ ✠ ✠ ✠

Io sono il nuovo modello
"MAXIMALL„

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina. ✠

Cataloghi e preventivi a richiesta. ✠ ✠ ✠ ✠

La Magicienne

SCHEMA

576-UG

— DINAMO —

"LA MAGICIENNE„

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri } GARANTITI
Lettura d'un giornale a 300 »

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini„ di S. A. R. Il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

Robbio. — Biscaldi Angelo.
Stradella. — Circolo Comm. Agricolo.
Vigevano. — Garberini Alberto, Rovegno Tommaso.
Voghera. — Sacerdoti prof. Giuseppe, Zelaschi avv. Gaetano.
PERUGIA. — Rocchi Marino.
Ferentillo. — Argenti Emilio.
Lama. — Zanchi dott. Giuseppe.
Terni. — Trionfetti Alberto.
PESARO. — Benelli Giuseppe.
PIACENZA. — Muroni Ernesto,
Fiorenzuola. — Molinari Ernesto.
PISA. — Rosselmini conte Lodovico.
PORTO MAURIZIO. — *Mortola Superiore.* — Sismondini Giovanni.
S. Remo. — Di Leva Nicola, Garelli Umberto.
Ventimiglia. — Marietti Annibale.
POTENZA. — Angiolillo Gennaro.
Accettara. — Di Giorgio Gerardo.
Lauria. — Panetti Anacleto, Scaldaferri avv. cav. Gaetano.
Venosa. — Vitagliani Filippo.
RAVENNA. — *Bagnacavallo.* — Della Casa sac. Domenico.
Faenza. — Baccarini Vincenzo.
Fusignano. — Raspadori Francesco.
REGGIO CALABRIA. — Candela Gilberto, De Luca Emilio, Genoese Angelo.
Palmi — Carrozza Franc. Ant., Saffioti Giuseppe.
REGGIO EMILIA. — Bertolini Nemesio, Cavicchioni Giuseppe, Ghizzoni rag. Andrea, Manzotti Aldo, Palazzi Trivelli conte Alberto.
Cadelbosco Sopra. — Corradini Luigi.
Castelnovo Sotto. — Montessori dott. Pio.
Cavriago. — Camparini Giuseppe.
Rubiera. — Cavazza Alessandro.
ROMA. — Alfieri rag. Cataldo, Battaglione Volontari Ciclisti Automobilisti, Belloni Giuseppe, Berto Luigi, Busiri Vici Giulio, Campiotti Giuseppe, Castelli Luigi, Cremonese Raffaele, Forti Cesare, Frezzolini Ernesto, Frey Alberto, Frosali Raoul, Gasperini Vittorio, Giovannola Alessandro, GIUSTINIANI BANDINI CRISTINA, Masetti Cesare, Morabito Luigi, Novelli Enrico, Pallamari Paolo, Pari Clemente, Pellegrini Quarantotti march. Lorenzo, Piacentini Rinaldi dott. Giuseppe, Quadrini Costantino, Rossi cav. avv. Giovanni, Salvati Domenico, Smith Henry, Società Vis Unità, Taddei ing. Francesco, Trinchieri cav. rag. Tito, Zampetti Ulisse.
Bracciano. — Contini Bruno.
Corneto Tarquinio. — Falzacappa dott. Ernesto, Piccioni Rodolfo.
Viterbo. — Recchi Mario.
ROVIGO. — *Bottrighe.* — Casalicchio Romolo.
SALERNO. — *Atrani.* — Gargano Vincenzo.
Castellabate. — Perrotti cav. Pasquale.
Laurito. — Salerno Alfredo.
Ogliastro Cilento. — De Stefano march. Francesco.
Torreorsaia. — De Luca cav. avv. Giovannantonio.
Vallo della Lucania. — Scarpa De Masellis cav. avv. Giuseppe.
SASSARI. — Cherchi magg. Giuseppe, Salaris Salvatore.
SIENA. — De Ricco Altero, GERMANO profess. ELISABETTA, Lamioni Adolfo, Mazzei ten. Lapo, Sergardi Biringucci bar. Lodovico.
Montalcino. — Luciani Mario.
Montepulciano. — Ricci Giulio.
SIRACUSA. — *Scicli.* — Mormino cav. Emanuele.
SONDRIO. — *Chiuro.* — Balgera rag. Leone.
Morbegno. — Carletta Euclide, Corti geom. Ezio.
TORINO. — Bechis Attilio, Berton Cesare Vincenzo, Boeri Giulio, Bono Luigi, Bordino Umberto, Brenchio Antonio, Bruni Riccardo, Buisson Angelo, Camandona Enrico, Canova Antonio, Capelli Giuseppe, Ceronetti Guglielmo Giovanni, Chicco Egidio, Costa Costantino, Courtial Felice, De Filippi Guido, De Paula Lelio, Di Francesco Attilio, Fassio Michele, Forgnone Olinto, Fossati Arturo, Franchetti Pietro, Frattino Guglielmo, Giannobio ing. Giuseppe, Gibello Costantino, Girodo Edoardo, Loro ing. Pietro, Minetti Rinaldo, Moccia Giuseppe, Nerva Emilio, Nicolini Michelangelo, Olent Carlo, Parato cav. avv. Ernesto, Passeroni Luigi, Pelissero Mario, Perachiotti Ignazio, Pola Bertolotti Romolo, Rovey Romolo, San Martino prof. Giuseppe, Scolari Cesare Vincenzo, Stratta Eugegenio, Strumia don Giuseppe, Tambornino Luigi, Tessitore Mario, Tornatore Antonio, Valinotti Michele, Vertova avv. Antonio, Vigilante ten. Erasmo, Vitale Virgilio.
Alice Superiore. — Stretto Dionisio.
Bardonecchia. — Grandis rag. Valentino.
Campiglione. — Frajna Lorenzo.
Carmagnola. — Calzia Pietro.
Chivasso. — Molinar Pietro.
Pinerolo. — Turati Cesare.
Rivoli. — Crotti Giovanni.
TREVISO. — *Conegliano.* — Dal Vera Pietro, Levade Livio.
Fonte. — Reginato Fedele.
S. Antonino. — Granello Giulio.
Susegana. — Benetti Alfredo.
UDINE. — Barbieri dott. Antonio, Biagianti Pietro, Bianchi Luigi, Del Piero Umberto, Manin Carlo.
Ampezzo. — Spangaro Agostino.
Latisana. — Bonato Vittorio, Pividori dott. Giuseppe.

ROYAL ENFIELD
"MADE LIKE A GUN"
I MIGLIORI CICLI
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologna

SPORT • LODEN • IMPERMEABILI
SARTORIA SUARDI
Stoffe Loden - Stoffe Inglesi
Mantelline Loden
MILANO Via Dante, 7
Il più ricco e variato Emporio specializzato per
SPORT ALPINO Equipaggiamento e abbigliamento sportivo
ALPINISMO - TURISMO - CACCIA - SKI - PATTINI
Massima convenienza. Catalogo illustrato gratis a richiesta
SCONTO AI SOCI DEL T. C. I.

.. GRATIS ..
Grande Catalogo Generale 1912
della Società in Accomandita
"OMNIA"
UTENSILI PER FAMIGLIA
ARTICOLI PER SPORT
MILANO - Via Boccaccio, 4

MAGNETI
MAGNETI
MAGNETI
RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle - 4 - MILANO
Telefono 89-46
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Calzaturificio di Varese
SARDI TROLLI & C. - Concessionari
FILIALI:
MILANO - ROMA - GENOVA TORINO - VENEZIA - BOLOGNA - FIRENZE - BRESCIA PADOVA - MONZA - CREMONA - SAMPIERDARENA FERRARA - LODI .. ..

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000
Direzione Centrale: MILANO
Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
LONDRA — 1, Old Broad Street

Palmanova. — Binetti ten. Mario, Piazzesi Andrea.
Treppo Carnico. — Moro Enrico.
VENEZIA. — Bellemo Giorgio, Chiariotti rag. Ettore, Errera Gilberto, Linguerri dott. Domenico, OTTOLENGHI LEVI contessa NINA, Soave Attilio, Sovera Giuseppe Cesare.
Chioggia. — Boscolo Luigi, Corazza Luigi, Lisetto Giuseppe.
Grisolera. — Cagnoni Giuseppe.
VERONA. — Bonamico Maddaleno, Bragantini Enrico, Saccomani Tommaso, Veratti rag. Sante.
Bovolone. — Malini Luigi.
Cazzano. — Benetti Francesco.
Salizzole. — Isoli Emilio.
Tomba Extra. — Ciccarelli Cesare.
Villafranca. — Cuneo Carlo.
VICENZA. — Circolo Impiegati.
Arzignano. — Parise Guido.
Asiago. — Bugada Luigi.
Bolzano. — Limena Settimio.
Cismon. — Bon Teodoro.
Dueville. — Notarangelo Giuseppe.
Montebello. — Brunelli ing. Luigi, Nardi rag. Aditeo, Pozzan Angelo.
Rossano. — Gnoato Marco.
Thiene. — Galvan Fortunato.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Caprino Francesco, Carina Castruccio, Occhetti Ernesto.
SOMALIA. — *Merca.* — Esposito Pasquale.
CIRENAICA. — *Bengasi.* — Alicandri Gennaro, Alovisi ten. Mario, Benassi Edgardo, Bersia Adriano M., Bisi cap. Orazio, Boncampi Francesco, Brugnoli ten. Marcello, Casciaro Marco, Cuboni Luigi, Della Lunga ten. Aldo, Ferrero Sergio, Marrubini ten. Gilberto, Pericoli ten. Antonio, Perna Raffaele, Scala cap. Fabio Massimo, Scibetta ten. dott. Gaetano, Talenti ten. dott. Cesare, Violi Luigi.
Derna. — Benfescati Giovanni, Castria Antonino, Dainelli Emilio, Di Blasi Federico, Garagnani Arturo, Leoncini Publio, Lepri dott. Giulio, Ridi Alfonso, Voltini Francesco.
Homs. — Alessi cav. Cirillo, Galliano Giulio, Ollearo Ulderico, Paltonieri Aldo, Cavallari ten. dott. Augusto, Oneto ten. G. B., Parabita Emanuele Filiberto.
TRIPOLITANIA. — *Ain Zara.* — Baraldi Angelo, Turrini Giovanni.
Tagiura. — Remedi ten. Rodolfo.
Tripoli. — Bartimo ten. Felice, Bartoloni Paride, Biffoli ten. Sergio, Chiariotti Tiberio, Franchetti Gaetano, Reinero ten. Sebastiano, Zamueli ten. Ermenegildo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Calligaris Giuseppe, Cherubini Leopoldo, Dancevich Dino, Fischetti V. A., Geaschi Antonio, Loly Vittorio junior, Sulligoi Giulio, Zitelmann Carlo.
Aiello. — Gaio Graziano, Previt Giuseppe.
Dignano. — Guarnieri Antonio.
Fiumicello. — Ballaben Giuseppe, Vittoz Pietro.
Gorizia. — Kuglmayr Levino.
Lucinico. — Bressan Eugenio.
Pola. — Mantovani Mario, Società Nautica « Pietas Iulia ».
TRENTINO. — *Fondo.* Marches Enrico.
Riva. — Pastorini dott. prof. Emilio.
Rovereto. — Prandini Giuseppe, Veloce Club.
Trento. — Zucchelli Andrea.
PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Hönich Heinrich.
Lienz. — Olivier Eugenio.
Spalato. — Facchi Domenico, Romich Giovanni, Silvestri Umberto.
Tolmino. — Serjun dott. Alfonso.
Vienna. — De Bourgoing bar. Iean.

Francia.

Nizza. — Monanni Alberto.

Germania.

Aumetz. — Balducci Egisto, Foschi Giuseppe.
Bodensdorf. — Candussi Giovanni.
Chemnitz. — Primavera Erminio.
Colonia sul Reno. — Gobbi Antonio.
Dusseldorf. — Eller-von Kruger H.
Potsdam. — Prof. Wellmann.
Seidenberg. — Leuschner Otto.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI OROLAJ. GIOIELLIERI. OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

Inghilterra.

Bath. — Byrom Edmond.

Montenegro.

Podgoritza. — Manerin Giovanni.

Portogallo.

Lisbona. — Reparticao de Turismo.

Russia.

Varsavia. — Afanassien Wladimir.

Svizzera.

CANTON GRIGIONI. — *Coira.* — Frizzoni Edoardo.
CANTON S. GALLO. — *S. Gallo.* — Wührer Francesco.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Chicherio Luigi, Crespi Damiano, Kronauer Giulio, Marchese Carlo, Prada Arturo.
Chiasso. — Casiraghi Giuseppe, Cattaneo Giuseppe, Pellegrini Giuseppe.
Genestrerio. — Botta Andrea.
Locarno. — Marazza Domenico.
CANTON DI ZURIGO. — *Stafa.* — Pupo Cyro M., Rocha Federico.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Bellingham. — Craff Simon J.
Caracas. — Roversi ing. Giulio.
Detroit Michigan. — Langhlin Frank.
New York. — Bloow Benjamin, Gaddoni Luigi.
S. Francisco California. — Andreani F. M., Drum John S., Scaparone G. G.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile

S. Paulo. — Gradilone Riccardo, Mammano Vito, Montuori Achille, Regonaschi Luigi, Ruggiero Francesco Paolo, Ruggiero Michele.

Chile.

Valparaiso. — Dighero Carlos, Onetto Iosè Q., Paolinelli Alfredo.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Amaducci Guido, Zaccagnini Pietro.
Buenos Ayres. — Affanni Garibaldi, Amato Antonio, Amici Gino, Beni Corradino, Bogetti Francesco, Bonfiglio rag. Iuan, Caffi Riccardo, Calastremé Victor, Cavallito Roberto, Colleoni rag. Gerolamo, Del Vecchio Luigi, Garnier Oreste, Lanteri Cravetti Julio, Martone Federico, Orelli Dario, Queirolo Oreste, Rio Carmine Italiano.
Catrilò. — Migliore Gioachino.
Chivilcoy. — Previde Pedro C., Stoppani Domingo.
La Playosa. — Casaretto Andrea, Copello Achille, Rosso Pierino.
Las Paresas. — Calcagno Carlo, Calcagno Matteo, Vernazzi Aldo.
Rivadavia. — Bussa Hilario.
Rosario. — Fontana rag. Carlos.
S. Luis. — Anastasi Ignazio, Costa Francesco, Lafratta Francesco, Paladini Ildebrando, Ponticelli Emilio, Russo Mariano.
Santa Fè. — Bianchi Amerigo, Greco Umberto.

Repubblica Domenicana.

Puerto Plata. — Grisolia dott. Vincenzo.

Uruguay.

Montevideo. — Pagliettini Antonio

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 GIUGNO 1912.

Soci annuali al 15 Maggio 1912	N. 96 741	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 714	
	N. 96 030	
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Maggio al 15 Giugno 1912 . . .	» 988	
Totale Soci annuali		N. 97 018
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911	N. 4 999	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Giugno 1912	» 409	
		N. 5 408
TOTALE SOCI		N. 102 426

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6 8

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione c[...]trale e tranquilla - Completamente rimodernat[...] - Luce el[...]trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi mo[...]cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarme[...] alle famiglie. F.lli GIANELLO, pr[...]

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C. Vitt. E[...]

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt. Em.,

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 1[...] metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissi[...] posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. C[...] climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 [...]mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umbert[...]

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di pri[...] ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo,

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA[...] HOTEL.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester.**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51.

130.000 COPIE
RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO-MILANO
GRATIS AI SOCI

VERMOUTH
MARTINI & ROSSI
TORINO
E' LA GRAN MARCA

1913

AUTOMOBILI Storero

Chiedere informazioni

Prove e Cataloghi

TORINO
Via Madama Cristina, 55

GARAGES STORERO
TORINO ROMA MILANO GENOVA

ROMA
Vie Sicilia e Basilicata

MILANO
Piazza S. Giov. in Conca, 9

GENOVA
Piazza Verdi - Via Edera

PNEUMATICI

PETER'S UNION

MILANO
Foro Bonaparte, 70

TORINO
Via Carlo Alberto, 40

SOCI ...... Touring Club Italiano

Delle vostre passeggiate, gite, escursioni, volete avere un grato ricordo?...

Acquistate un apparecchio fotografico "VOLTA" il migliore ed il più conveniente.

Formato 9×12, completo con 3 chassis, obbiettivo finissimo, scatto metallico — L. 30

Venduto a solo titolo di Reclame della Ditta:

UBERTALLI & MORSOLIN

Succ. A. AMBROSIO

TORINO - Via S. Teresa N. 0

Garantito a prova.

Catalogo di Fotografia di 600 pagine, gratis a richiesta

ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO P. ROMANA, 76

STRUMENTI DI

MISURA E CONTROLLO

PER L'AUTOMOBILISMO E L'AVIAZIONE

Indicatori - Registratori di velocità e di percorso - Contatori chilometrici e di giri d'elica - Contatori di benzina - Indicatori di pendenza - Anemometri - Mulinelli - Bussole d'aviazione, ecc. - Ampermetri, Voltmetri per la verifica degli Accumulatori - Raddrizzatori di corrente per la carica di accumulatori sotto corrente alternata.

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Bresci

Vedi annuncio a pag.

ANNO XVIII - N. 9 - SETTEMBRE 1912. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505 R I v. 18⁹

TOURING CLUB ITALIANO
RIVISTA MENSILE

26 Dec 22 LAP

La Vedetta-Ristorante della Sighignola

Un esperimento del T. C. I.
per i dintorni degli alberghi delle stazioni climatiche.

Nelle nostre stazioni climatiche, anche dove gli alberghi hanno raggiunto un discreto sviluppo numerico ed un perfezionamento più o meno notevole, ben di rado vengono curati i dintorni più prossimi e quasi mai i dintorni meno immediati. Sono quello che sono per natura, senza sussidi d'arte e d'industria. Qualche rara segnalazione; quasi mai la manutenzione di strade speciali e di sentieri ameni; mai, tranne per eccezione, la messa in valore di bei luoghi poco lontano dalla stazione climatica, mediante quei caratteristici piccoli ristoranti così frequenti nelle stazioni svizzere, trentine e tirolesi. Alla suggestione del piede che posa su terreno morbido, all'ispirazione del *sandwich*, non si dà alcuna importanza.

Arrivare ad un punto di vista o ad una piccola vetta — e si parla qui di escursioni per signore e per comitive di villeggianti — vuol dire, da noi, dimezzare il piacere del panorama col disagio del luogo deserto. Soffi la brezza o dardeggi il sole, impossibile ripararsi. Vuol dire, molto spesso, essere tolti all'ammirazione dall'arsura o dall'appetito che la salita ha stuzzicato fuor d'ora. Sarebbe allora così gradito uno spuntino in una veranda che domini la bella veduta o al rezzo di alberi annosi!

I tedeschi, maestri di turismo famigliare piacevolissimo, consumano nei piccoli ristoranti-vedette di cui sono seminati i dintorni delle loro stazioni, quantità inverosimili di *würsten*, di prosciutto, di birra. E non è a dire quanta sincera poesia essi — e non soltanto essi — attingano davanti ad un panorama alpino da un cervello non disturbato dallo stomaco.

Perchè non si fa altrettanto da noi? Il Touring — ci fu suggerito — dovrebbe, alla sua propaganda, limitata finora all'interno degli alberghi, aggiungere come necessario complemento quella dei loro dintorni.

* * *

Tema complesso ma chiarissimo.

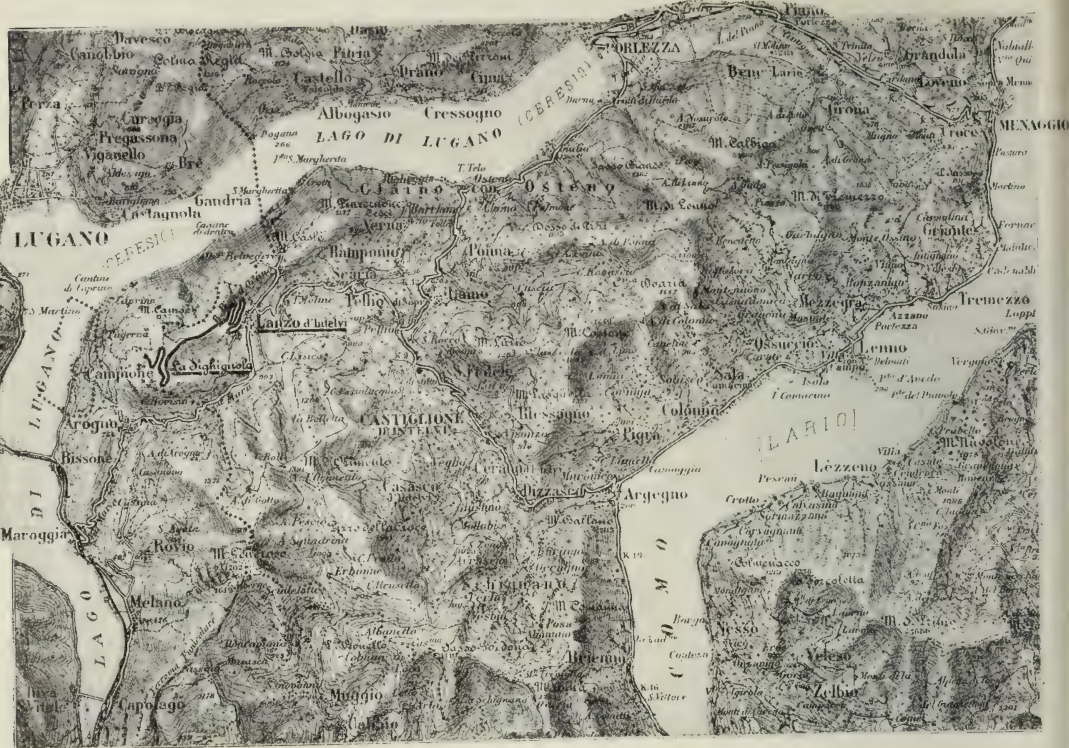
Soltanto con strade e piccoli ristoranti-rifugi si rendono agevoli alla maggior parte dei villeggianti nelle stazioni montane, quelle gite di una o due ore che altrimenti, per mancanza di comodità, si rimandano di giorno in giorno e non si fanno poi mai. Si parte, e si scredita coscienziosamente una stazione perchè «non vi sono passeggiate». In fondo, si dice la verità: ogni luogo ha veramente soltanto le passeggiate adatte alla generalità di chi ricerca quel luogo.

Tema complesso e chiarissimo, quello di una propaganda d'esempio contro le inerzie locali. Ma a chi dava autorevolmente questi giusti eccitamenti al T., questo avrebbe potuto rispondere come tante altre volte in casi simili: giustissimo tutto, ma i mezzi?

Invece chi espresse così queste vedute non si limitò a belle parole. Mi pregò senz'altro di predisporgli un progetto di applicazione pratica.

Fu invitarmi a nozze.

Non mi era difficile elaborare un progetto.

Allora avvenne un fatto straordinario. L'a-

LA VALLE D'INTELVI. — La strada per la Vedetta-Ristorante della Sighignola, da costruirsi dal Touring, è quella segnata in nero a ponente di Lanzo.

mabile mecenate, con molta semplicità, ha messo a disposizione del Touring i fondi per tradurlo in atto! E il mecenate non vuole nè lapidi nè medaglie: ha messo una condizione sola, gravosa — moralmente — ma unica: che il suo nome non si pubblichi! Non ho potuto rimuoverlo da questo riserbo, e, almeno per ora, sono costretto a conservargli l'anonimo. Ma vada a lui da queste colonne una calda parola di elogio e il ringraziamento per avere con fiducia piena e intiera dato al Consiglio del Touring carta bianca e denaro sufficiente per svolgere il gradito lavoro del quale ci ha incaricati!

Io comincio dunque qui la prima relazione di fatti che stanno per avere applicazione pratica con una organizzazione importante, ma che furono già felicemente condotti ad un punto che merita di essere esposto ai soci, e che da questo stesso giorno comincerà a fruttare per la propaganda.

* * *

Fra le stazioni climatiche che meglio potevano prestarsi, fu scelta quella di Lanzo d'Intelvi che offre, riuniti, molti dei requisiti adatti.

Lanzo è un lindo ed ameno paese nella gran conca verde che forma un altipiano in cima alla Valle d'Intelvi. E' questa una bellissima vallata che discende e sbocca ad Argegno sul Lago di Como. Cosa essenziale pei nostri scopi, Lanzo non è una stazione da formare, ma è già largamente accreditata.

Centro di una numerosa e crescente colonia di villeggianti e di turisti ha, già adesso, insieme a molte ville costrutte e in costruzione, una gamma variata d'alberghi: da qualcuno di primissimo ordine, scendendo giù fino ai più modesti. E' in territorio vasto, boscoso, aperto, saluberrimo, dove possono giustificatamente sorgere quanti altri alberghi si vogliano.

Lanzo è a cavaliere di tre versanti caratteristicamente diversi: l'uno verso il lago di Como al quale è rilegato, lungo la provinciale, da una filovia (da S. Fedele in giù). E' il versante più civilizzato, dirò così, cosparso di paesi, di ville, di strade. L'altro, con carrozzabile piuttosto disagevole, mette capo al ramo del lago di Lugano che va a Capolago. Il terzo, pittoresco e precipitoso, va verso Osteno e Porlezza.

Qui la carrozzabile è sussidiata da una funicolare di recente costruzione, che in venti minuti porta dall'approdo dei piroscafi (alt. 270 m.) all'altipiano di Lanzo (circa 900 m.).

Una nuova magnifica strada fu inaugurata da pochi mesi tra Argegno e Schignano. Un'altra, in progetto, e forse prossima a conclu-

Uno sguardo sul lago di Lugano dai ciglioni della Valle d'Intelvi. — Funicolare Santa Margherita. — Belvedere di Lanzo.

dersi colle autorità svizzere, tra Lanzo e la valle di Muggio scenderà a Morbio e Balerna lungo le pendici del Generoso.

I dintorni raccolgono tutti gli elementi perchè questa stazione climatica assurga a notevole importanza e non manca allo sviluppo suo neppure l'efficace concorso della popolazione e dei suoi dirigenti.

Alle spalle del paese si innalza una serie di dossi densamente boscosi, di cui la cima più elevata — la Sighignola (m. 1317) — che forma ciglione sopra il lago di Lugano, proprio di fronte alla città, è nota per il suo panorama straordinario. Quelli di Lanzo dicono che la Sighignola è un secondo Generoso, con l'aggiunta del vantaggio di non essere incappucciata di nebbie, come spesso accade al così detto Righi italiano. Forse c'è un po' d'iperbole nel paragone, ma soltanto un po': la Sighignola non ruba la fama di cui gode.

La vista da lassù è magnifica: essa si estende intorno senza limiti ma più bella è forse sulla cerchia delle Alpi Pennine. Ha l'inestimabile vantaggio pittorico di un primo piano profondissimo ed azzurro — il lago di Lugano posto a ben 1057 metri sotto di essa — che dà a tutte le montagne che sorgono al di là delle sue sponde un'altezza fantastica, una maestà d'aspetto, un contrasto di colori che in certe ore del giorno è meraviglioso. Il turchino profondo del lago, il verde della conca di Lugano, le ferrigne pareti dirupate della Valsolda, il brillare lontano delle Alpi nevose, formano un quadro tanto più stupefacente che si affaccia improvviso a chi tocca la cima.

Ma la Sighignola è però adesso una ricchezza non sfruttata per un motivo ben semplice: non vi si giunge che nascostamente, per un pessimo sentiero, che anzi in alto finisce a perdersi tra densi cedui quasi impraticabili di faggi. Il tesoro è poco meno che ignoto. E', al solito, la stazione climatica italiana che ha sottomano la *« gorge »* senza passerella, il bosco senza sentieri, la cascata senza possibilità di avvicinarla, il punto di vista senza accesso, la cima impervia dove si arriva sfiatati!

* * *

Il progetto del T. è perciò di sostituire al sentiero semi impraticabile e incompleto della Sighignola, una strada con comoda pendenza e di farla addirittura accessibile ad automobili e carrozze. E' il mezzo di creare di colpo un gran movimento. Secondo gli studi preliminari, dall'estremità occidentale del paese, alla quota di 900 m., la strada si svolge dapprima con 7 risvolte in un magnifico castagneto comunale d'alto fusto, che contiene esemplari di due e perfino di tre metri di diametro (peccato che siano guasti nella chioma!). Dopo circa 1800 metri di percorso, alla quota di 1000 metri

circa, esce dal bosco e prende un andamento a mezza costa in terreno di libera vista sulla Valle d'Intelvi fino al terzo chilometro. Qui verrà distaccato un sentiero supplementare per addentrarsi in piano nel magnifico bosco della Bolla dell'Alpe Rotta. E' uno stupendo bosco di faggi colossali, sani, robusti, dal portamento maestoso, al quale non si giunge adesso che per viottoli malagevoli e che diventerà dopo sicuramente un luogo di ritrovo delizioso nelle calde giornate.

Anche questo bosco è comunale e certo Lanzo comprenderà l'importanza di conservarlo gelosamente in buone condizioni.

La strada prosegue poi a svolgersi con orizzonte sempre più largo sulle vette del lago di Como e le Orobie, fino a quando giunge al fondo della Valle dei Saraceni, dove sale ancora con due risvolte, portandosi verso il chm. 4 ½ all'altitudine di circa 1240 m. Anche da qui è preventivata la diversione di un secondo breve sentiero per affacciarsi ad un eccezionale belvedere che si trova in quella località.

Per ultimo la strada, con larghe e comode curve, arriva alla progressiva chm. 5,300 in vetta alla Sighignola (alt. 1317 m.).

La vetta si presenta adesso come una costola quasi orizzontale, ripidissima verso il lago di Lugano, molto dolce invece verso Lanzo. Il progetto ne considera la sistemazione con un piazzale di sosta e giro dei veicoli pel ritorno. Questo piccolo piano verrà creato artificialmente con dei muri di sostegno, intorno ai quali si potrà circolare godendo il panorama.

Sulla rimanenza della vetta, per una lunghezza di circa 150 m. e una larghezza di 100, si formerà un parco rustico, essendo ora già abbastanza ricca di promettenti faggi e di betule, intorno al piccolo ristorante-vedetta disposto in modo che da una veranda e da un sufficiente piazzale creato sul davanti si possa dominare il panorama.

Sarà uno di quei piccoli tipici ristoranti di cui si è fatto cenno più sopra, un ristorante da spuntini e non da banchetti, perchè questo deve essere il suo preciso carattere di propaganda. La tesi di massima non è di creare una concorrenza agli esercizi delle stazioni climatiche, bensì un comodo per i villeggianti, per rifugio e ristoro delle loro passeggiate, giovando così alle stazioni. Anzi il nostro pensiero è che gli albergatori delle stazioni devono coadiuvare anche materialmente le società di abbellimento nel promuovere consimili costruzioni.

I pedoni, invece di percorrere tutta la carrozzabile, avranno a loro disposizione, al primo e al secondo gruppo delle risvolte, due comode accorciatoie collegate coi due punti di vista intermedi; così si ridurrà per essi la percorrenza totale a tre chilometri e mezzo.

* * *

Il progetto, dopo qualche sopraluogo fatto con me e coll'ing. Toller, segretario della Commissione miglioramento strade del T. C. I., dall'ing. cav. uff. Italo Vandone — Capo dell'Ufficio tecnico della provincia di Milano e membro della Commissione Miglioramento Strade del T. C. I. — il quale, con la cortesia che lo distingue e con l'interesse vivissimo — anche turistico — che pone a tutte le questioni stradali, ha messo a disposizione del Touring la sua competenza quale consulente, non potendosi per deficenza di tempo redigere nell'Ufficio del T., fu affidato all'ingegnere Carlo Magistretti che lo preparò con molta solerzia.

Questo lavoro preliminare servì di base alle pratiche col Comune di Lanzo, nelle quali fu di aiuto pronto ed efficacissimo il nostro console dott. Carlo Canevali. Il fuoco sacro del voler far presto attivò mercè sua tutti gli organi locali, alla cui ottima cooperazione è giusto di rendere qui omaggio. Mentre i primi sopraluoghi vennero fatti da me quando ancora le nevi invernali non erano del tutto sciolte, e i primi abboccamenti ebbero luogo nel marzo di quest'anno, già il 27 di luglio il Consiglio Comunale di Lanzo addiveniva ad un voto di massima entusiastico, rimettendo l'esame tecnico del progetto all'ingegnere comunale cav. Antonio Giussani di Como. Questo antico e buon amico di Lanzo e del Touring si prestò ad esaminarlo con prontezza esemplare, cosicchè si potè accordarsi in una convenzione che il Consiglio Comunale di Lanzo, senza perdere un giorno, approvò con sua unanime votazione il 18 agosto.

Per questa il Comune cede gratuitamente l'uso dell'area necessaria per la strada e dà in proprietà al Touring quella per la vedetta-ristorante. La strada, appena costruita, sarà classificata nelle comunali.

Per dar mano alla costruzione occorrono adesso le superiori autorizzazioni prefettizie, ma si può ritenere che queste non debbano ritardare, tanto che si potrà procedere subito ai contratti i quali verranno coordinati, pel Touring, dall'ing. Vandone. La strada e la sistemazione della vetta non presentano alcuna difficoltà tecnica, tuttavia si tratta di opera non indifferente per la mole. L'obbiettivo nostro è che si possa utilizzare il ristorante per la prossima stagione autunnale. Daremo allora all'inaugurazione della vedetta-ristorante, tutta la solennità che essa merita.

Vorremmo, in un breve avvenire, dimostrare colle statistiche alla mano, appoggiate a questo caso singolo, che un sufficiente allargamento di iniziative di questo genere può trasformare molte nostre stazioni riverberandosi in tutto il loro funzionare dagli alberghi agli esercizi, dal progresso civile del paese, alla resa delle tasse, al valore dei terreni, al benessere dei contadini e degli operai. Ma di questo tema importante, così poco sentito fra noi da chi dovrebbe, avremo presto occasione di riparlare, seguendo nella *Rivista* lo svolgimento del tentativo ardito di cui ho dato qui i felici principii.

L. V. BERTARELLI.

IL TOURING IN CIRENAICA

Bengasi — Strada d'accesso al Bazar.

(Fot. Dott. Leidi).

Il Santone di Sidi Daud.

Le ragioni per cui il turismo si vedrà attratto in Cirenaica sono abbastanza diverse da quelle che oprano in favore della Tripolitania propriamente detta. In questa ultima regione, come abbiamo visto, la maggiore attrazione, è la lezione utilitaria che se ne ricava per la colonizzazione futura, seguendo le indicazioni della colonizzazione antica. In Cirenaica, è notevole il fatto, che tutto il terreno è coltivabile su una distesa di 300 chilometri e su di una profondità media di 50 chilometri. D'altra parte, le vestigia dell'antichità vi sono meno apparenti, sino a che non si saranno fatti degli scavi; ma se le rovine romane si trovano troppo devastate, si ritrovano tuttavia in esse le traccie della civilizzazione anteriore dei Greci. E non c'è davvero nulla di più attraente ed interessante dell'improvvisa apparizione di questo mondo contemporaneo di Pericle.

Le rovine del piano di Cirene ci commuovono di più di quelle del Tàhar tripolitano, perchè conosciamo assai meglio la storia della terra in cui esse sono disseminate; gli scrittori Greci e Latini ci hanno legato questi Annali, a vicenda quasi pacifici e sanguinari, di periodi successivamente prosperi e tragici.

Per lungo tempo ancora, il viaggiatore non potrà pensare a raggiungere il piano di Barka per via di terra, cioè di andare da Tripoli a Bengasi costeggiando il littorale della Grande Sirtica. Dovrebbe impiegarvi quasi un mese, attraverso deserti di sabbia privi d'interesse e su territori di tribù pericolose.

Consigliamo d'imbarcarsi a Tripoli e di scendere a Bengasi. Da Bengasi, si seguirà la costa sino a Derna, sia in carovane, sia in barca, in modo da poter visitare i quattro porti ellenici che con Cirene, valsero alla regione il nome di « Pentapoli ». Da Derna, si ritornerà a Bengasi per il piano Cirenaico, e si potrà così godere delle bellezze della famosa capitale greca e della doviziosa terrazza.

Tutto il corredo d'accampamento è indispensabile, quanto lo era sul Tàhar — non trovandovisi quasi ricovero presso tutte le tribù nomadi. Sono forse indispensabili cinque giorni almeno per l'itinerario marittimo e sette per il tragitto in senso inverso attraverso le alte terre, senza contare una sosta indispensabile alle rovine di Cirene.

* * *

I piroscafi della Compagnia Florio-Rubattino, i soli che rilegano attualmente la Tripolitania alla sua annessa orientale, navigano in linea diritta, in modo che a partire da Mesurata le coste scompaiono agli sguardi dei viaggiatori per ingolfarsi nel golfo Sirtico. La traversata dura

L'IMMENSITÀ DELLA FERTILE PIANURA CIRENAICA VISTA DALLA TORRETTA DELLA RIDOTTA ROMA A BENGASI.
(Fot. A. Mercanti — pubbl. col permesso del Ministero della Guerra).

trentotto ore. Barth e Rolhfs ebbero la pazienza di costeggiare le rive, una volta famose per la ferocia dei Nasamoni, e le correnti, i bassifondi rendono il passaggio delle barche assai pericoloso, tanto che Orazio personificò in una Dea Lamia, la crudeltà dei rivieraschi che spiavano i naufraghi per massacrarli. Lamia, presso i giovani Romani, serviva di spauracchio. In fondo al golfo, la capanna araba di Sida ha per lungo tempo servito di atterramento agli arditi contrabbandieri importatori di armi. Presso il villaggio di Monktar, si ritroveranno senza dubbio un giorno le traccie del famoso «altare dei Filenei», i due fratelli che partirono da Cirene in una scommessa contro i Fenici partiti da Cinna; il punto ove le due squadre si sarebbero incontrate, doveva segnare la frontiera tra l'impero di Cartagine e quello di Pentapoli. I Fileni corsero tanto che il loro Paese ne ebbe un largo vantaggio, a prezzo della vita dei due campioni, spirati appena giunti.

INTERNO DI UN CAFFÈ ARABO A BENGASI.
(Fot. Dott. Ledo).

* * *

L'apparizione di Bengasi è ben lungi dall'essere gradevole alla vista del navigante, quanto lo è Tripoli.

Una spiaggia bassa, una sfilata di case cubiche nella sabbia ed alcuni palmizi! ecco tutto! Come si è lontani dall'antica Berenice, quando le navi greche e romane entravano ed uscivano a flotte da questo punto del littorale! Del «Giardino delle Esperidi», nulla più rimane che lo spazio, una pianura sabbiosa; del lago «Tritone», null'altro che una salina brulla. Due quartieri lontani, la *Berka* e

PANORAMA DI TOLMETTA (TOLEMAIDE).

(Fot. della Missione Archeologica Italiana).

la *Giuliana* non valgono la pena di essere raggiunti attraverso le sabbie. Quando io vi approdai nel 1906, Bengasi era allora stata devastata dall'incendio dei suoi Souks. Cotoni, seterie, pelli, derrate, tutto era stato distrutto, con gran danno dei negozianti israeliti, che compongono la maggioranza della popolazione. Tutto ciò non impedì affatto le feste del profeta e quelle della partenza dei pellegrini per la Mecca, chiassose come sempre. L'occupazione del littorale Cirenaico sarà l'ultimo colpo portato al commercio degli schiavi che si portavano dal Sudan, diretti in Turchia od in Arabia. I mercanti di schiavi, assai disturbati in Tripolitania dalla sorveglianza dei Consoli, non avevano altro sbocco sul Mediterraneo e di questo approfittavano largamente.

Se gli arabi di queste regioni africane sono i più fanatici di tutto l'Islam, gli ebrei sono i più superstiziosi del mondo israelita. Per nulla al mondo, potreste far scrivere una riga, salire in vettura, od accendere il fornello ad un figlio di Abramo in un giorno di sabato. Il signor Assan mio ospite provocò le lagrime dirotte della giovane e graziosa moglie perchè inconsideratamente accese un fiammifero per la sigaretta. Tosto la signora si unì ad alcune donne, le quali intuonarono interminabili lamentele per tale avvenimento che doveva indubbiamente far cadere sulla coppia tutti i ful-

BENGASI — PANORAMA DALLE TERRAZZE.

DA BENGASI A TOCRA NEL DESERTO.

mini di Jehova. Fortunatamente nulla si avverò in seguito di tale presagio, il Dio delle Armi avendo giudicato senza dubbio che una ecatombe biblica non sarebbe stata legittimata dal gesto originato dallo zelante spirito di ospitalità.

* * *

Com'è noto, il piano cirenaico discende al mare con ripidi pendii, un tempo fertilissimi, poichè Erodoto vi constatava tre raccolti all' anno. Oggi, questo versante è completamente nudo, terminato continuamente alla sua base da un limitare di terre basse, zona stretta, indurita da una vegetazione d'asfodeli che rendono facile il cammino.

La prima tappa avrà termine a *Tocra*, l'antica Arsinoe. Fu a qualche chilometro, all'est di questo piccolo porto, che facemmo naufragio la notte del 17 al 18 giugno 1906. Il « Drepano » seguiva troppo vicino la costa irta di roccie sottomarine e urtata da innumerevoli correnti. Ciò era di una imprudenza tanto più grande in quanto non esiste alcun faro tra Bengasi e Derna. Il panico a bordo fu indescrivibile. Gettati fuori dalle cuccette dalla violenza dell' urto della nave contro uno scoglio, i passeggeri, tutti arabi o ebrei, urlavano di spavento sul ponte, si dibattevano, l'apparecchio della luce elettrica essendo stato distrutto dal rovesciarsi dell'acqua nelle macchine. Credevamo di dover sprofondare da un momento all'altro! M'è ora assai gradito rendere qui omaggio al sangue freddo ed alla devozione dell'equipaggio italiano che fu ammirevole. Allo spuntar del giorno, dopo quattro ore di angoscie, potemmo, con le barche, raggiungere la terra che si trovava a due chilometri ed ove già erano accorsi arabi da tutti i punti della montagna animati dal fraterno pensiero di derubarci ed ucciderci se avessimo resistito. Ciò è per essi un diritto; Allah Kérib (Dio generoso) ordina i naufragi perchè i figli di Maometto ne approfittino. Ma un distaccamento turco accorse in tempo per proteggerci durante tutto un giorno, ed il *Flavio Gioia*, (Comand. Albenga) ci liberò definitivamente.

Arsinoe coronava un poggio isolato con la sua cinta quadrangolare di cui si scoprono ancora le fondamenta; qualche ala di muro dinota l'antica esistenza di grandi torri fiancheggianti questa cinta.

1. LA NOSTRA ORA DEL THE È REGOLARMENTE DEDICATA DALLE DONNE CIRENAICHE A DIVERSA FUNZIONE D'IGIENE PER LA TESTA. — 2. SPIONE BEDUINO ATTACCATO DA CANI DA GUERRA. (Fot. A. Mercanti).

IL SANTONE DI EL KREIB A BENGASI.

Alla seconda tappa, si sarà raggiunto *Tolmeita*, l'antica Tolemaide. Un Monte S. Michele in miniatura, la roccia di Myrmer, proteggeva il porto contro i venti d'alto mare, e dava persino direttamente ricovero alle navi in una delle sue insenature. Alcune vestigia, sul littorale, ricordano le grandi spianate circolari, a gradini, che discendevano sotto le onde azzurre dove le colonne del tempio di Venere si riflettevano come delle striscie bianche. Crediamo di aver pure riconosciute le vestigia del celebre acquedotto che conduceva laggiù le belle acque del piano. Dalla sua più alta antichità, Tolmeia è stato il grande sbocco del commercio dei datteri, i migliori del mondo, della lontana e vasta oasi di Aonjila.

Due giorni sono necessari per raggiungere *Marsa Sussa*, che fu la celebre *Apollonia*, il porto diretto di Cirene, dalla quale essa è appena separata da una ventina di chilometri. I ricchi abitanti di Cirene, come già abbiamo detto, possedevano un vasto deposito commerciale ad Apollonia. Gli Egiziani vi portavano le più fini tele di lino, i più ricchi tappeti, le pietre le più preziose, il mirro e l'incenso, e ne riportavano enormi carichi di lane e cuoi, ed anfore ripiene del migliore olio del mondo o di miele incomparabile. Vi si trovava pure l'essenza di rose che serve a guarire le ferite e ad impedire la putrefazione dei cadaveri.

Ancor oggi, nei burroni di questo distretto si trovano in abbondanza boschetti di rosai che farebbero la fortuna degli industriali di Damasco o della Rumania, e che i beduini abbattono sprezzantemente col bastone. E' probabilmente di qui che si traggono i legni di cedro che conosciamo sotto il nome di « tigrine » e coi quali i Romani confezionavano preziosi mobili. Secondo Plinio, una sola tavola di questo vegetale si vendeva 1 400 000 sesterzi, cioè circa 300 000 lire.

Alcune ali della cinta, degli ammassi di frantumi di colonne, di calcari cristallini e di capitelli non possono ora dare anche una pallida idea di ciò che fu Apollonia, dove Plauto volle svolgere una delle sue migliori opere *La Gomena*. Si potrà meglio giudicare della sua importanza inoltrandosi nel burrone che sale a Cirene, non già per potervi ritrovare la bella strada che ne copriva il fondo su di un percorso di 12 chilometri, ma perchè vi si vedono le caverne artificiali che servivano di deposito di mercanzie. Gli ornamenti ed i fregi delle pareti attestano la più grande antichità; vi si trovano confusi, qua e là, ricordi cristiani — altari o tombe — succeduti alle opulenze del passato, dopo le devastazioni dei Vandali.

Al viaggiatore che si interessa esclusivamente di rovine, si potrà consigliare di abbreviare di quattro o cinque giorni il suo itinerario, raggiungendo direttamente Cirene da Marsa Sussa, senza prolungarlo sino a Derna. Tuttavia, per quanto poco si ami il pittoresco, e si desideri però documentarsi sulla fertilità del piano, bisogna percorrerlo questo punto intieramente, tanto più che la parte orientale è la più verdeggiante. — A Derna, l'ultima tappa sul littorale, non si ritrovano, ch'io mi sappia, traccie romane o greche. La fondazione della città è di origine

INTERNO DI CASA ARABA IN CIRENAICA.
(*Fot. A. Mercanti*).

FRAMMENTI DI STATUE GRECHE TROVATE AL FOIAT.
(*Fot. Dott. Leidi*).

recente (medioevo, col nome di Darnis). Nel 1805, gli americani vi elevarono un forte e vi tennero guarnigione, col pretesto di antischiavismo, ma collo scopo di andar oltre, così come vuol la dottrina di Monroë.

Se fin qui si è sempre viaggiato per mare, a Derna si troverà un centro abbastanza importante per poter provvedersi di cavalli e di cammelli.

Per salire sulle belle terrazze di cui Cirene occupa il piano superiore, si passa per il burrone dell'Uadi Ferg, che s'inchina verso l'ovest, come per assecondare la vostra premura di raggiungere la celebre città.

Dapprima il *thalweg*, ricoperto di ciottoli bianchi, è a secco perchè le sue belle acque sono state chiuse nei canali che corrono verso i versanti, ma a Raz Allaïn le onde giungono libere dalla deliziosa vallata e piombano in una cascata alta e rumorosa: in uno stretto corridoio che è il passaggio forzato dei viaggiatori. Gli indigeni stendono una coperta sui carichi dei loro asini per proteggere le mercanzie, e i viaggiatori... prendono la doccia.

A causa della fatica delle salite, è consigliabile impiegare tre giorni per raggiungere Cirene, e non si sarà pentiti di non essersi affrettati. Durante il giorno, sarà una vera festa per gli occhi il contemplare nella raggiante atmosfera il nitido profilo delle colline, dei folti boschetti, delle pianure vellutate d'erbe o di cereali. Alla notte, invece, si è svegliati di frequente, dallo stridente concerto degli sciacalli che chiamano le loro belle con gli ululati poco armoniosi.

Quanti tesori racchiude questa terra per gli archeologi futuri! Non v'è teatro in cui sian stati rappresentati tanti drammi e in epoche così antiche. Al sesto secolo a. C. risale la prima ricognizione di questo paese per opera dei marinai greci partiti da Thera, isola che era stata rovinata da una straordinaria siccità. Spaventati, gli abitanti ricorsero alla suprema risorsa di quei tempi: consultarono la pitonessa di Delfa. Questa, per assecondare i desideri dei municipî incitanti all'emigrazione (a causa dell'aumento considerevole della popolazione) rispose: «Colonizzate la Libia».

La Libia! Era presto detto. Ma dove si trovava dunque, questa Libia? Si dovettero inviare degli informatori a Creta per schiarimenti.

COSTUMI DI NEGRE DELLA CIRENAICA.

CAPO BEDUINO DELLA TRIBÙ DEI BRASSA.
(*Fot. A. Mercanti*).

DONNA E BAMBINO DELLA TRIBÙ DEI BRASSA.

Per fortuna, i messaggeri scoprirono in un villaggio di Candia, il buon tintore Corobius gettato dalle burrasche sulle coste dell'Africa, che abbandonato le tinozze di porpora si era trasformato in Mentore. Egli condusse i Greci all'isoletta di *Platea*, ai confini orientali della Cirenaica: una nuda roccia. I Theerani si stabilirono sulla terra ferma, nel golfo di Azirio ma come è facile crederlo, gli indigeni non trovando alcun beneficio convinsero abilmente i nuovi venuti a cercarsi un'altra regione, della quale per vantare la fertilità, dissero «aveva esso il cielo a buchi e lasciante scorrere la pioggia benefica» insomma, un territorio appartenente ad altra tribù.

I Thereani vi andarono e vi si stabilirono. E là infatti, una sorgente abbondante che ancora esiste dava al paesaggio un aspetto paradisiaco. Dalle montagne le più lontane dell'Epiro dalle più lontane insenature dell'Ellesponto, altri successori di Gasone, accorsero verso questa nuova Colchide. E fu allora un improvviso sorgere, come per incanto, di templi di marmo e di palazzi, a Cirene e su tutto l'orlo del piano mentre le coltivazioni d'orzo, i piani di vigne, gli oliveti, i giardini di ogni specie coprivano lo spazio lasciato disponibile dalle foreste di sicomori e di cipressi. Cinquant'anni dopo la fondazione, lo spazio su cui sorgeva la capitale era diventato uno dei più importanti centri della civilizzazione: non esistono altri esempi di una così rapida fortuna.

Le rovine di Cirene coprono delle loro macerie tre colline congiunte l'una all'altra. A lato, sono le rovine della necropoli; in cima, le abitazioni e l'acropoli. In tal modo, si saliva alla città attraverso ad un cimitero. Non bisogna giudicare dei sentimenti degli antichi comparandoli ai nostri; cessato il primo dolore, gli antichi toglievano alla morte tutte le apparenze che potevano renderla ripugnante. Le tombe riposavano in civettuoli ipogei scolpiti e dipinti aprentisi a foggia di peristilio, splendidi e disposti come per i pasti famigliari. I viali funebri rigurgitavano di fiori e d'uccelli, sino alla cima.

Questi ipogei si contano a centinaia, disposti orizzontalmente, sovrapposti gli uni agli altri. I peristilii sono a facciata costruiti, oppure scolpiti nella stessa roccia — d'ordine jonico, generalmente. Altri si aprono in porte quadrate, ma l'accesso ne è quasi sempre impedito dall

macerie che ostruiscono l'orificio. Attraverso ai buchi, si possono scorgere delle pitture assai ben conservate.

L'acropoli, nel suo recinto in forma di trapezio, racchiude le fondamenta dei templi di Saturno, di Esculapio e di Bacco. Vi si ritrova il posto occupato dalla grande via, perchè il primo Re, Battos, aveva aperto, per le processioni religiose, questa strada nella quale sfilavano i preti e le canefori per scendere alla fontana sacra di Apollo. Un tempio proteggeva la sorgente dove Pallade aveva immerso la sua verginale nudità. Il violare i segreti della dea, cercando di risalire il corridoio sotterraneo dove l'acqua spilla, limpida ed abbondante, era un esporsi alle ire dei draghi e dei mostri che ne custodivano l'accesso. La leggenda non se n'è forse trasmessa sino ai nostri giorni? Ciò che è certo, è che gli indigeni attualmente non osano avventurarsi nella grotta. Nulla mancava a Cirene: anfiteatro, ippodromo, terme, dove gli abitanti si detergevano della polvere dopo lo spettacolo delle corse di cavalli. Appoggiato sulle balaustre delle terrazze superiori, il Cirenaico poteva contemplare con orgoglio il panorama che distendevasi davanti al suo sguardo; in basso i versanti, allo sbocco i burroni sul mare, i porti, i nomi dei quali squillano nella lontananza dei nostri ricordi classici: Apollonia, Tolemaïde, Arsinoe, Berenice; sul piano, innumerevoli, ricche borgate, le cui rovine i pastori calpestano ora con disprezzo! La ricchezza straboccava in tutte le sue forme, in questa terra privilegiata, per riempire, senza interruzione, il tesoro di Cirene. E quasi non bastassero gli inesauribili benefici realizzati sulle carovane sudanesi e sugli straordinari prodotti del suolo, il *sylphium* cresceva a fasci e si vendeva a prezzo d'oro. Il sugo di questa pianta preziosa era chiamato « Le lagrime della Cirenaica ».

I più bei versi di Pindaro sono per Cirene e la filosofia ottimista dei suoi abitanti creò la Scuola Cirenaica. Aristippo e la lunga schiera dei suoi discepoli predicavano la dottrina gaia, lasciando da parte le teorie astratte, per trattare delle ricerche scientifiche che contribuiscono al benessere. Per essi, il piacere era lo scopo supremo della vita ed al conseguimento della gioia tendevano tutti gli sforzi. Vi si perveniva, costringendo quotidianamente l'individuo ad un movimento lento e continuo verso l'ideale: evitando ogni rudezza, sede e concentrazione del dolore; la felicità non esisteva che per il presente: il passato e l'avvenire non contavano; il saggio non doveva neppure pensarvi. E la felicità perfetta consisteva nei cibi delicati, nel lusso delle vesti, della dimora, nelle soddisfazioni dell'orgoglio, che non si dovevano però ricercare se non quando non cagionavano alcun disturbo. Il grande assioma era che: bisognava avere il godimento, ma non lasciarsi dominare da esso.

I SALUBRI POZZI DEL FOIAT.

L'ACQUA NON MANCA PER INAFFIARE LE STRADE...

IL PROBLEMA DELL'ACQUA A BENGASI.

...MA LA SUA RICERCA E LA SUA ESTRAZIONE SONO PENOSE NELLE SABBIE DEI SABRI A BENGASI. (*Fotografie A. Mercanti*).

... Un paese così incantevole non poteva non avere i suoi cattivi momenti; i successori di Battos erano diventati troppo numerosi e il capo indigeno Adicran trovatosi completamente spogliato dei suoi beni chiamò gli Egiziani al soccorso. I Cirenaici rimasero vittoriosi, ma la pace non doveva durar sempre; la discordia nacque tra i diversi membri della famiglia reale e qualcuno di essi se ne andò a fondare la città rivale di *Barka*. Vi furono combattimenti in cui ben settemila Cirenaici lasciarono la vita; poi, il Governo monarchico si trasformò in una repubblica aristocratica.

La cosa non piacque ad una donna, la troppo celebre Feretina, per la quale si accesero rivolte, la città fu messa a fuoco ed a sangue, mentre le mura venivan coperte coi seni tagliati alle donne.

Al periodo d'indipendenza, successe quello di Alessandro, e da allora la Cirenaica restò sempre opulenta e prospera, sino all'invasione devastatrice degli arabi.

Per arrivare da Cirene a Merga occorrono due giornate. Merga: è lo spazio, occupato da questa Barca di cui abbiamo ora parlato — ma della quale non rimane alcuna traccia apparente. D'altronde, sarà così sino a Bengasi, dopo Cirene, come prima, la sola attrattiva è il paesaggio — ed anche l'abitante. Quantunque discendenti dai Libiani, i Cirenaici d'oggi, nulla hanno conservato della razza autoctona; essi sono puramente arabi, ma hanno serbato alcun che del carattere indipendente e selvaggio degli antichi abitatori.

Li vidi all'opera allorchè accadde il mio naufragio; dovevo ritrovarli sul piano, in piena rivolta contro i Turchi. Quell'anno, il raccolto era stato buono, dopo parecchi periodi di siccità, e l'Amministrazione Ottomana ne approfittava per accrescere le imposte. Tutte le tribù insorsero, e vi furono dei combattimenti sanguinosi, nei quali forti colonne turche dovettero battere in ritirata. Fra questi indigeni, il *senussismo* sboccia, più violento che altrove; ove c'è una accolta di individui sorge un monastero, od una succursale.

INTERNO DELLA MOSCHEA DI SIDI DAUD.

(*Fot. Dott. Leidi*).

Concludo: la terra di Cirenaica racchiude immense ricchezze; essa è una miniera inesauribile per la storia; ed il paese è di una fecondità latente che non domanda che di svegliarsi per i coloni futuri.

Felici coloro che la potranno rivedere fra qualche anno!

Visconte H. DE MATHUISIEULX

È USCITA L'EDIZIONE: 1912-13 — IX ANNO — DELL'

ANNUARIO dell'AUTOMOBILISMO

del CICLISMO e dei TRASPORTI FERROVIARI

È IL VADEMECUM DI OGNI AUTOMOBILISTA, MOTOCICLISTA, CICLISTA, LA PICCOLA ENCICLOPEDIA CHE PUÒ SERVIRE IN OGNI NECESSITÀ O CONTINGENZA AUTOMOBILISTICA E CICLISTICA, DI CARATTERE TURISTICO, TECNICO, INDUSTRIALE E COMMERCIALE.

Volume tascabile di oltre 1000 pagine (cm. 10 × 15) fortemente rilegato in tela, con moltissime illustrazioni e tabelle e due cartine: Carta delle strade proibite *alle automobili nella Svizzera e nel Tirolo*; Carta delle linee automobilistiche e ferroviarie *in Italia*.

Prezzo: L. 3 — alla sede

Ordinazioni e vaglia alla sede del T. C. I. - Milano - a mezzo della cedola inserita a pag. V.

ALBERGHI AFFILIATI

— Si pregano i Signori Soci che frequentano gli Alberghi affiliati indicati nei nostri Annuari, di informare la Direzione Generale quando trovassero del caso di fare osservazioni serie sul trattamento, sulla correntezza, sul grado di *comfort* di un dato Albergo o constatassero la trascurata esposizione della placca di riconoscimento, o la abusiva esposizione di vecchie placche indecorose e prescritte — o quando in qualunque modo riscontrassero delle diversità tra le condizioni pubblicate — e quelle che realmente hanno riscontrate in applicazione.

Con ciò concorreranno a mettere la Direzione del T. in grado di portare alle pubblicazioni quelle varianti che si saranno rese opportune o di prendere quei provvedimenti che si riterranno necessari per migliorare questo importante ramo di servizio.

IL TURISMO DEI PROIETTI

La conoscenza del linguaggio tecnico militare non essendo alla portata di tutti, accade spesso di leggere, specialmente nelle cronache della nostra guerra libica, degli errori solennissimi: così ad esempio, e per citarne uno

Il primo cannone a retrocarica, tipo Armstrong.

solo, i giornalisti, traducendo *ad literam* la parola francese *obus*, si ostinano a chiamare *obice* quel proietto scoppiante, carico sia di polvere che di un alto esplosivo, il quale chiamasi italianamente *granata;* mentre, nella nostra lingua, l'*obice* è un'artiglieria più corta del cannone e più lunga del mortaio, la quale serve, come quello, per far tiri radenti, però a brevi distanze; e come questo per far tiri curvi a distanze maggiori. Sembrami pertanto utile, prima di entrar nel vivo del mio argomento, di premettere alcune brevi definizioni, limitandomi ai soli proietti che sono attualmente in uso, senza curarmi dei moltissimi i quali adoperavansi con le antiche bocche da fuoco.

Il padre Alberto Guglielmotti, dottissimo maestro di storia navale, nel suo *Dizionario Nautico* scrive: «*Proietto.* s. m. Nome generico di ogni grave, e in qualsivoglia maniera e per ogni verso gettato. Questa è la voce italiana del supremo genere di ogni grave e nocivo al nemico, che in guerra contro di lui, e contro le sue cose, si scaglia a mano o per macchina, sia a corda sia da fuoco ». E parimenti scrive: «*Proiettile* — agg. — Attenente a proiezione, atto ad essere gettato in tutti i sensi. Proiettile stravolge taluno per sustantivo in senso di proietto: *ma sarebbe contro la grammatica italiana, non avrebbe esempio e putirebbe di gallicismo e di lungagnola* ». Il Grassi, nel suo classico *Dizionario Militare* non registra affatto la parola *proiettile,* appunto perchè non ha esempio di buoni scrittori, ed è invero lamentevole che oggigiorno tutti persistano a farne uso.

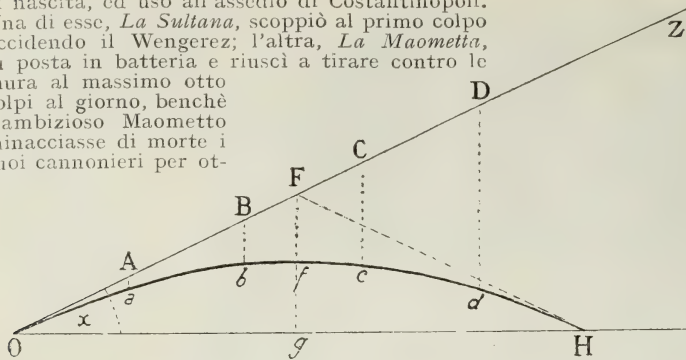
I proietti delle moderne artiglierie sono: la palla, la granata, lo *shrapnel;* la mitraglia ormai non è più adoperata che dai poeti, ai quali fa comodo perchè rima con *battaglia* e con altre infinite parole della stessa desinenza.

Palla è italianamente il nome generico di ogni proietto, per lo più rotondo, delle armi da guerra; oggigiorno però si chiama palla il proietto perforante col quale le artiglierie da nave e da costa si argomentano di bucare le corazze navali. Sono proietti di un acciaio speciale, che costano moltissimo e contengono una piccola carica di alto esplosivo, la quale deve scoppiare dopo che la palla, perforata la corazza, sia penetrata nell'interno della nave.

Le palle delle antiche bombarde erano di marmo ed avevano spesso dimensioni enormi.

Un cannone da 100 tonnellate del Dandolo, quale è ora abbandonato nell'arsenale della Spezia. — Un marinaio vi ha dipinto sopra il tradizionale evviva alla propria classe (W. 81) prima di andare in congedo.

La bombarda *Tolle Grete,* la più antica bocca da fuoco di gran calibro ancora esistente, che vedesi nel Vrijdagmarkt di Gand e che è del 1382, misura alla bocca 64 centimetri di diametro, pesa 16 400 chilogrammi, e lanciava una palla di marmo pesante 340 chilogrammi. A giudicare dalla capacità della camera, la carica doveva essere di ben 62,5 chilogrammi di polvere. Ancora più grosse furon le bombarde che Maometto II fece costruire da Urbano Wengerez rinnegato ungherese, o forse danese,

di nascita, ed usò all'assedio di Costantinopoli. Una di esse, *La Sultana*, scoppiò al primo colpo uccidendo il Wengerez; l'altra, *La Maometta*, fu posta in batteria e riuscì a tirare contro le mura al massimo otto colpi al giorno, benchè l'ambizioso Maometto minacciasse di morte i suoi cannonieri per ot-

LA TRAIETTORIA DI UN PROIETTO NEL VUOTO.

OA = AB = BC = CD = velocità del proietto in metri al secondo:
Aa = ½ g: Bb = 4 ½ g: Cc = 9 ½ g;
OH = gettata del proietto:

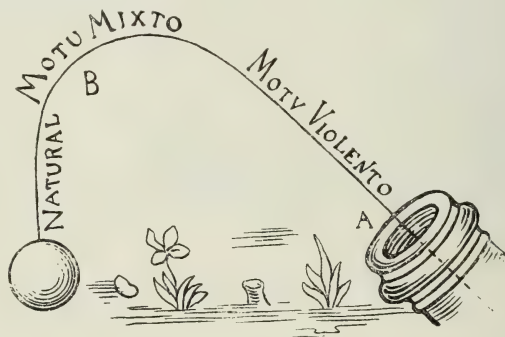
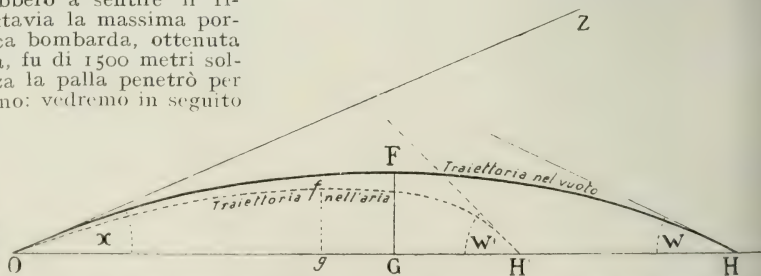
x = ZOH = angolo di tiro;
FHD = angolo di caduta;
f = vertice della traiettoria:
fg = ordinata massima della traiettoria.

tenere una maggior rapidità di tiro. Questa bombarda aveva il calibro — ossia il diametro alla bocca — di 71 centimetri e la sua palla pesava 600 chilogrammi: se avesse avuto la necessaria resistenza, avrebbe potuto tirare una palla di ghisa di 1700 chilogrammi.

Il Padre Guglielmotti, narrando le vicende dell'assedio di Costantinopoli, scrive: « La Maometta, bombarda imperiale fusa di bronzo tutta di un pezzo, voleva pel traino settanta paia di buoi, e duemila uomini di scorta... Per la gran difficoltà del maneggio non traeva più che sette od otto colpi al giorno, ed uno la notte. Ma quando il mostro faceva udire l'orrenda sua voce, e cacciava fuori delle viscere fuoco e macigno, non pur l'aria intorno ne rimbombava, ma il terreno tremava sotto con tremito tanto grande, che alcuni a cinque miglia di lontananza ne ebbero a sentire il ribrezzo tra le piote ». Tuttavia la massima portata di questa gigantesca bombarda, ottenuta nel primo colpo di prova, fu di 1500 metri soltanto, alla quale distanza la palla penetrò per due metri in un terrapieno: vedremo in seguito cosa faccia, sotto questi punti di vista l'artiglieria moderna.

LA TRAIETTORIA DI UN PROIETTO SECONDO GLI ANTICHI BOMBARDIERI. — Fac-simile di un disegno del libro « Pratica manuale dell'artiglieria » di Luigi Colliado — stampato a Milano nel 1606.

Convien però avvertire che le palle di ferro furono usate fin quasi dall'origine per le artiglierie di minor calibro: esiste un documento in data 11 febbraio 1326 col quale la Repubblica fiorentina diede commissione ai signori Priori delle Arti ed al Gonfaloniere di Giustizia di « nominare, eligere, deputare unum vel duos magistros in offitiales et pro offitialibus ad fatiendum et fieri fatiendum pro ipso comuni pilas seu palloctas ferraes et canones de metallo..., ecc. », mentre nello Statuto di Ancona del 1397 sono nominate « pietre o ballotte de ferro per le dette bumbarde ». Anche si usavanó palle di piombo, le *balotas plomeas* nominate in un documento del 1327 esumato dall'Angelucci.

Ritornando, è proprio il caso, a bomba, dirò che questo proietto, di forma sferica, usavasi soltanto coi mortai, pel tiro curvo di bombardamento e di sfondo. Avevano, alcune, dimensioni enormi, con otto, dieci, dodici ed anche quindici pollici di diametro: nell'assedio di Anversa, nel 1832, se ne spararono di quelle il cui diametro era di ventidue pollici ed il peso di circa 1200 libbre. « Egli è certo, scrive lo Zurla (Delle armi missive antiche ed odierne, ecc.) che la bomba ha esistito assai prima della granata, ma sul tempo e il luogo dove fu trovata non si accordano gli scrittori. Alcuni credono che la inventasse Maometto II. Valturio ne fa inventore Sigismondo Malatesta signore di Rimini, e celebre capitano che agli stipendi de' maggiori potentati Italiani condusse le guerre che si agitarono in Italia ed in Grecia verso la metà del decimoquinto secolo. Altri pretendono che si adoperasse per la prima volta dall'esercito di Carlo VIII nella conquista del Regno di Napoli. E vuolsi finalmente che un secolo avanti la suddetta conquista la usasse per primo il Duca di Cleves nell'assedio di Waktendonck. Famiano

CONFRONTO FRA LE TRAIETTORIE NEL VUOTO E NELL'ARIA DI UN MEDESIMO PROIETTO SPARATO CON LA STESSA CARICA E SOTTO LO STESSO ANGOLO DI TIRO.

x = angolo di tiro;
w = angolo di caduta nel vuoto, uguale all'angolo di tiro:
w' = angolo di caduta nell'aria, maggiore dell'angolo di tiro:

FG = Ordinata massima della traiettoria nel vuoto;
fg = Ord. mass. della traiett. nell'aria:
OH = Gettata nel vuoto:
OH' = Gettata nell'aria.

trada ne dà per inventore un cittadino di Venloo, fabbricatore di fuochi lavorati, e ne fa iscendere la sua usanza dal caso seguente. Gli abitatori di Venloo volendo dare una festa al suddetto Duca ch'erasi recato a visitare la loro città, stimarono, perchè gli fosse più gradita, di aggiungervi il passatempo dei fuochi di artifizio. Ma questi sventuratamente produssero uno spettacolo assai più meraviglioso di quello che si aspettava. Una bomba, cadendo sopra di un abituro, ne sfondò il tetto, e conseguentemente si appiccò il fuoco alla logora ed inaridita incavallatura. Un vento funesto lo spinse nelle vicine case, e propagandosi di contrada in contrada con indomabile rapidità e violenza, n'avvenne che in pochi istanti quasi tutta la città si trovò alla mercede di un incendio divoratore. Il Duca intanto notava le conseguenze..., ecc. ».

E' probabile che il proietto di cui parla lo Strada non fosse però una bomba, bensì una carcassa od altro simile fuoco lavorato: comunque sia, la maggior parte degli storici militari ammettono che le bombe siano comparse per la prima volta a Venloo nel 1475. Erano grosse sfere cave di ferro fuso; riempite di polvere; munite di due orecchiette con anelli di ferro per agevolare l'operazione di prenderle e porle nel mortaio, e provvedute di una lunga spoletta di legno, con lucignoli o stoppini che dir si vogliano. Dapprima si usava il tiro detto *a due fuochi*, accendendo prima i lucignoli della spoletta e poi la carica del mortaio; ma in seguito a gravi disastri prodotti dal prematuro scoppio di qualche bomba, si preferì por questa nel mortaio in modo che la spoletta fosse accesa dalla vampa dello sparo. Ciò ebbe nome di tiro ad un fuoco, e perchè le bombe cadessero dall'alto con le spolette all'insù, sicchè queste non si rompessero urtando il suolo, si facevano quelle più grosse dalla parte opposta al bocchino.

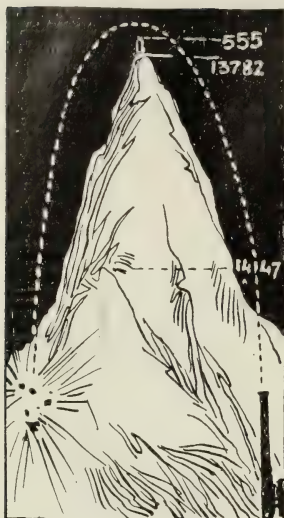
SPACCATO DI UNO SHRAPNEL PER CANNONE DA CAMPAGNA KRUPP DI 75 MM. — Si vedono: la camera posteriore per la carica di scoppio: il diaframma: il tubo interno per trasmetter la vampa della spoletta alla carica: le pallette; l'ogiva avvitata nel bicchiere; la spoletta a tempo ed a percussione avvitata nell'ogiva.

Chiamasi spoletta l'ordegno, comunque congegnato, che serve a produrre lo scoppio di un proietto carico: la spoletta è: *a percussione*, se lo scoppio avviene quando il proietto urta il terreno od un bersaglio resistente; *a tempo*, se lo scoppio avviene dopo un certo periodo di tempo previamente stabilito, mentre il proietto è ancora in moto. Vi sono poi le spolette *a tempo ed a percussione*, che agiscono nell'uno e nell'altro dei modi anzidetti; le spolette *a ritardazione*, le quali funzionano solamente quando il proietto abbia perforato un bersaglio corazzato, od altrimenti resistente, e sia penetrato nell'interno di esso. Si può dire che non esista congegno nel quale più siasi sbizzarrita la fantasia degli inventori; ma se innumeri sono le spolette, ben poche sono quelle veramente adatte al loro scopo. Il nome di *spoletta* deriva forse dalla parola *ampolletta:* di esse parla il Machiavelli nel suo libro sull'*Arte della Guerra*.

La granata è così chiamata perchè gli antichi artiglieri la paragonarono « al pomo granato, essendo essa piena di granelli di polvere, come quello lo è dei suoi acini ». La descrisse pel primo il Biringuccio senese, nella sua *Pirotechnia*, pubblicata a Venezia il 1540, tuttavia non entrò essa nell'uso comune che un buon secolo dopo, ed è soltanto nel 1824 che il generale Paixhans riescì ad adoperarla per un tiro relativamente radente, usando un'apposita artiglieria detta cannone-obice (*canonobusier*) e munendola di un tacco, o coccone di legno, la cui mercè si poteva centrare e porre convenientemente entro il pezzo.

GRANATA PER CANNONE NAVALE DI GROSSO CALIBRO, carico di alto esplosivo e munito di cappuccio.

E' con queste artiglierie che la flotta russa distrusse completamente l'armata turca nella battaglia di Sinope, il 30 novembre 1853.

Le moderne granate, cilindro-ogivali, molto lunghe rispetto al calibro, di grandissima capacità, di ottimo acciaio, sono caricate di alti esplosivi e producono effetti così disastrosi che

Se sul Monte Bianco si ponesse il Peke's Peak e su questo l' obelisco dedicato alla memoria di Washington il cannone da 406 potrebbe bombardare una città posta dietro tale ostacolo.

non è possibile descriverli in modo sufficiente a darne un'idea esatta. Come ho già scritto su *La Stampa* di Torino, quando scoppia una granata *A. E.* (ossia ad alto esplosivo) specialmente se di grosso calibro, sembra che si scatenino tutti i genii della distruzione e della morte; si produce l'effetto di un terremoto e di un ciclone simultanei. Alla battaglia di Tsu-shima le granate *A. E.* da 305 dei Giapponesi, che i Russi chiamavano *chemodani*, ossia valigie, per le loro dimensioni, distrussero in meno che due ore, a distanze comprese fra 10 000 e 6000 metri, la nave ammiraglia *Souvaroff;* sicchè, di 900 uomini di equipaggio, 40 soltanto scamparono la vita.

E le nostre granate *A. E.* sono forse anche più potenti e terribili!

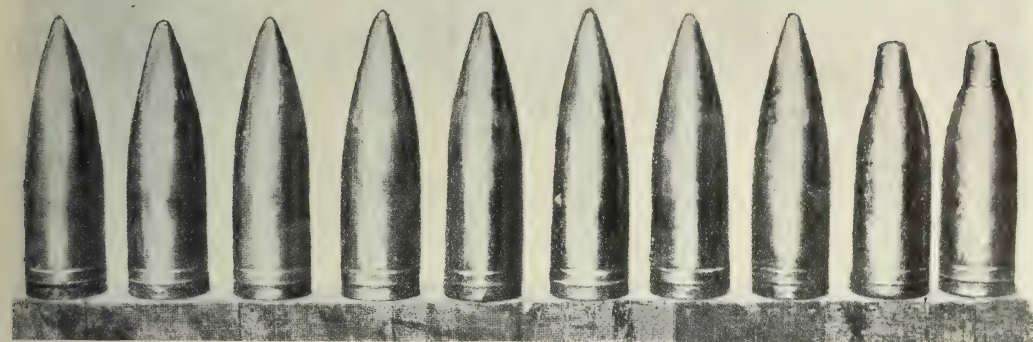
Il cannone da 406 mm. degli Stati Uniti pesa 180 tonnellate.

Lo *shrapnel*, il proietto per eccellenza dell'artiglieria campale, che i Francesi chiamano *obus à balles*, trae il suo nome da quello del generale dell'artiglieria inglese che lo inventò. Gli *shrapnels*, che furono adoperati per la prima volta a Vimiera, nel 1808, contro i Francesi, altro non furono in origine che palle cave riempite di polvere e pallottole di piombo alla rinfusa; ciò che, come potevasi prevedere, ne causava spesso lo scoppio prematuro, incendiandosi la carica di scoppio per l'attrito delle pallette con le pareti interne del proietto. Il colonnello Boxer pose riparo all'inconveniente separando le pallette dalla carica, che pose entro un cilindro di ferro sistemato secondo un diametro ed avvitato al bocchino del proietto; poscia immaginò il *diaphragm shrapnel shell*, adottato dal governo inglese nel 1864, nel quale la carica di scoppio e le pallottole eran separate da un diaframma di lamiera. In seguito all'adozione dei proietti cilindro-ogivali pei cannoni rigati, fermo restando il principio di separar le pallette dalla carica, si rimase lungamente dubbiosi circa il miglior posto di questa; alcuni preferendo disporla anteriormente alle pallottole; altri in centro; altri infine posteriormente ad esse. Così pure si ebbero due scuole circa la convenienza, o meno, di usare una carica di scoppio sufficiente a produrre non solo la proiezione in avanti delle pallette, ma altresì la rottura dell'involucro di esse, cioè del *corpo* o *bicchiere* costituente il proietto. Attualmente lo *shrapnel* è costituito da un corpo cilindrico di buon acciaio, che non deve rompersi per effetto della carica, ma servire in certo qual modo come un cannoncino per guidare il fascio delle pallette quando lo scoppio le spinge in avanti. La carica, separata dalle pallottole mediante un diaframma, è posta dietro di esse, in fondo al bicchiere, e comunica con la spoletta per mezzo di un tubo assiale ripieno di polverino. E' facile comprendere che la carica, infiammandosi, mentre esercita sul bicchiere dello *shrapnel* una azione repellente, ne estrinseca una propellente sulle pallette, la quale si aggiunge alla velocità propria ad esse, acquisita per effetto del cannone, e l'accresce. Questo aumento è, in media, di un centinaio di metri; ma per le pallottole più a contatto della carica, può arrivare anche ai duecento. Importa porre in uno *shrapnel* di peso determinato il maggior numero possibile di pallette grosse abbastanza da metter un uomo fuori di combattimento, e perciò bisogna che il bicchiere pesi il meno possibile; si suol quindi farlo assai sottile, ma di acciaio al nichel resistentissimo. Il suo interno è *choke-bored*, come le canne dei fucili da caccia e per lo stesso scopo: lo *shrapnel* è completato da un'ogiva fissata al bicchiere con poche viti, in modo che al momento dello scoppio si distacchi da esso senza oppor molta resistenza; nell'ogiva si avvita la spoletta.

Il tiro a *shrapnel* è forse il problema più difficile che l'artigliere debba risolvere, perchè bisogna determinare non soltanto la distanza esatta del bersaglio, ma altresì la più conveniente altezza di scoppio, di guisa che il fascio o cono delle pallette riesca mortifero in massimo grado. Non mi è possibile, senza allungar smisuratamente questo articolo, riassumere la teoria del tiro a *shrapnel* e discutere, sia pure sommariamente, tutte le questioni che essa involge: mi limiterò quindi a dire che è molto lodevole l'abilità con cui l'eseguono i nostri artiglieri. D'altra parte ciò non può meravigliare chi sappia che gli Italiani sono sempre stati, dall'origine delle armi da fuoco in poi, maestri nella difficile scienza dell'artiglieria.

Esso, disposto verticalmente, sarebbe più alto d'una casa a quattro piani.

* * *

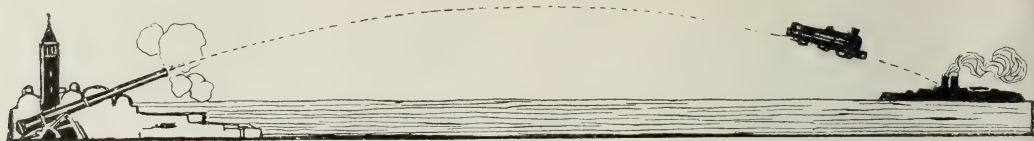
Il viaggio di un proietto consta di tre tappe, cioè:

PALLE, OSSIA PROIETTI PERFORANTI PER CANNONI NAVALI, MUNITI DEL CAPPUCCIO CHE NE AUMENTA LA POTENZA PERFORATRICE. — I due proietti a destra hanno un cappuccio di vecchio modello, ora in disuso, tutti gli altri hanno cappucce di forma tale che non altera quella del proietto.

il tratto interno della bocca da fuoco; il tragitto, più o meno lungo, nell'aria; il percorso entro il bersaglio, vivente od inanimato, quando si riesce a colpirlo. Difficilmente possono i profani farsi un concetto esatto della somma di lavori e di studi occorsi per concretare la *balistica*, che è quel ramo della scienza dell'artiglieria che studia le leggi del moto dei proietti, ricorrendo a tal uopo alle più alte matematiche.

La balistica si divide in *interna*, che studia i movimenti del proietto nel breve tempuscolo da esso impiegato per percorrere l'anima del pezzo; ed *esterna*, che ne studia il moto nell'aria.

La balistica interna è una scienza assai giovane, che ha tutto al più una trentina d'anni e non è ancora assisa su solide basi; più antica assai è la balistica esterna, che pur tuttavia da pochi anni soltanto ha assunto un rigore veramente scientifico. Per dar soltanto un'idea di ciò che è la balistica interna, dirò che per suo mezzo si possono determinare: la temperatura e la pressione dei gas sviluppati dall'accensione della carica di sparo; la curva di codesta pressione, che da un punto zero sale ad un punto massimo e quindi si ripiega gradatamente in basso fino alla bocca dell'arma e serve a calcolare la resistenza che devono avere le varie parti di questa; la velocità assunta dal proietto dall'attimo in cui si mette in movimento fino a quello in cui lascia l'arma; il tempo che passa dall'istante in cui il puntatore preme il grilletto a quello in cui la palla esce dalla bocca. Così, per esempio, il prof. Cranz, studiando il tiro del fucile tedesco 1898 con la palla *S*, ha determinato che in esso si manifesta, al momento in cui parte il colpo, la temperatura di circa 2100° C. e la pressione di circa 3500 atmosfere. Sotto l'azione dei gas della polvere, la pallottola lascia il bossolo; si imprime nelle righe e prende un movimento accelerato di traslazione; esce dall'arma dopo circa diciotto diecimillesimi di secondo mentre la pressione dei gas discende a 400 atmosfere. E siccome si può considerare un'arma da fuoco alla stregua di un motore ad esplosione, e nulla rassomiglia di più che una mitragliera ad un motore di automobile, risulta che la combustione della carica del predetto fucile, grammi 3,2 di polvere senza fumo, sviluppa 2762 calorie, delle quali: 905 sono rappresentate dalla forza viva della palla alla bocca; 4,3, dal movimento di rotazione del proietto che fa, mentre esce dal fucile, 3700 rivoluzioni al secondo intorno al proprio asse; 620, dal riscaldamento delle varie parti dell'arma; mentre, infine, le rimanenti 1,23 vanno disperse nell'aria. Si vede, per conseguenza, che il rendimento utile del fucile da guerra è abbastanza elevato, perchè la palla assorbe circa 910 calorie, (905 + 4,3), sopra 2762; cioè quasi il 33 % di esse, cifra che è stata raggiunta soltanto dal motore Diesel. Pertanto, contrariamente a quanto generalmente si credeva, le armi da fuoco sembrano essere dei buoni motori, benchè non si possa dire che sono motori economici.

PALLA PERFORANTE DA CANNONE DI 305 MM. RIMASTA INTIERA DOPO AVER PERFORATO UNA PIASTRA KRUPP DELLO SPESSORE DI 305 MM. ED ATTRAVERSATO CINQUE METRI DI SABBIA. — La palla fabbricata dalla ditta Firth, aveva il cappuccio, che perdette attraversando la piastra. Si vedono benissimo sul proietto i segni dell'enorme lavoro da esso compiuto.

Gli antichi bombardieri, che naturalmente non sospettavano neppur la possibilità della balistica interna, avevano circa il movimento dei proietti nell'aria delle idee assai strane. Pietro Sardi romano, nel suo trattato *L'artiglieria*, che vide la luce nel 1621, le espone con le parole seguenti: « Quando la Palla n'esce dalla bocca dell'Artiglieria, spinta e cacciata dalla virtù della polvere infiammata, camina, per l'Aria per buono spatio di camino,

Il cannone da 406 lancia un proietto di 1070 kg. a 37000 m.

più, o, meno, (secondo la maggiore, o, minore virtù del Motore) per linea retta, o, sia per linea retta orizontale, o, sopra, o, sotto l'orizonte. Il qual camino retto è chiamato comunemente moto puro violento, che in tutto, e per tutto è contrario al moto naturale puro ».

« Ma quando la virtù del Motore comincia a mancare, all'hora la palla non più per linea retta camina per aria, ma incominciando ad abbassarsi, subito dà principio ad una linea curva, o arcuale, la quale linea curva va seguitando, in tanto, che il Motore tenga virtù di poterla sostentare in Aria disviata dal proprio moto naturale, e tutto quello spatio, che per l'Aria camina la palla per linea curva, o, Arcuale, domandano moto misto, cioè misto del moto puro violento e del moto puro naturale. E dal principio, che incomincia la Palla a discendere a basso per linea perpendiculare, cioè a Piombo, lo domandano moto puro naturale ».

Gli antichi artiglieri non pensavano dunque, come è logico, che la gravità comincia ad agire sul proietto nell'istante preciso in cui esce completamente dall'arma e non è più sostenuto da essa; eppure Nicolò Tartaglia, nella *Nova Scientia*, pubblicata nel 1537, esponendo una sua teoria del movimento dei gravi scagliati in direzione obliqua all'orizzonte, aveva chiaramente scritto: « niun transito, ovver moto violente di un corpo egualmente grave che sia fuori della perpendicolare dell'orizzonte mai può avere alcuna parte che sia perfettamente retta per causa della gravità che si trova in quel tal corpo, la quale continuamente lo va stimolando e tirando verso il centro del mondo ».

Galileo, nel 1638, provò che la gravità agisce sempre sul proietto e diede le leggi del moto di questo, dimostrando che esso si muove secondo una parabola; il suo allievo Torricelli dedusse dalle teorie del maestro la legge delle gettate; ma siccome nè l'uno nè l'altro pensarono che l'aria oppone resistenza al moto dei proietti, le loro leggi sono applicabili soltanto nel caso astratto di gravi che si muovano nel vuoto. Nello stesso errore cadde il maresciallo di campo Blondel, che pubblicò, l'anno 1699, un libro intitolato *L'art de jeter les bombes*, nel quale si trovano tavole di tiro calcolate secondo la teoria galileiana. Così, e per il medesimo motivo, pure sono fallaci le tavole di tiro pubblicate dal Belidor, professore della scuola di artiglieria a La Fère (*Le bombardier Français* - 1731): tuttavia Newton aveva già dimostrato in modo certo, nel 1723, la resistenza dell'aria, ponendola proporzionale al quadrato della velocità del grave in movimento.

Bernouilli, nel 1720, risolvette razionalmente il problema di « determinare il movimento di un globo pesante entro un mezzo di densità uniforme e tale da presentare una resistenza proporzionale al quadrato della velocità.

Beniamino Robins, inventore del pendolo balistico, dimostrò, nel 1771, che le gittate nell'aria sono più corte di quelle nel vuoto; che la legge di Newton può esser ammessa senza gravi errori per proietti animati da una velocità minore di 339 metri al secondo; che la resistenza dell'aria cresce molto ed irregolarmente man mano che aumenta la velocità del grave in movimento. Robins è il creatore della balistica esperimentale, il cui studio cominciò a diffondersi nel 1839 per opera del generale Piobert, e più ancora nel 1856 per merito di Didion. Da allora la balistica è veramente diventata una scienza ad un tempo pratica e teorica. Grazie al cronografo si può misurar esattamente la velocità del proietto nell'istante in cui esce dalla bocca di un'arma, cioè la *velocità iniziale*, la cui mercè è stato possibile studiar completamente le leggi del moto nell'aria. Conosciuta la velocità iniziale, se ne cercò l'influenza sulla gittata e sulla precisione del tiro e constatato che crescono col crescer di essa, si studiarono i mezzi per aumentarla, tanto, che mentre trent'anni or sono stimavasi enorme per un proietto la velocità iniziale di 500 metri al secondo, ora si giudicano appena sufficienti quelle di 800 e 900 m. s. per proietti che pesano parecchi quintali.

Per aumentare la velocità iniziale si dovettero accrescer le cariche; modificare dapprima la polvere pirica ed inventar poi quelle senza fumo assai più potenti; studiare le leggi che regolano la combustione delle cariche, lo sviluppo dei gas e delle pressioni, la resistenza delle artiglierie. Maestri di queste difficili scienze furono, o sono, l'Hélie, il Mayewsky; lo Sparre; l'Ingalls; lo Charbonnier; il Sarrau; il Mata e molti altri che troppo lungo sarebbe enumerare; maestro dei maestri l'italiano Siacci.

* * *

Un proietto, nel momento in cui esce dall'arma, è dunque animato dalla velocità impressagli dai gas della carica e sottoposto a due altre forze: la gravità e la resistenza dell'aria. Facciamo, per un poco, astrazione da

Il cannone da 406 mm. degli Stati Uniti; il più colossale cannone del mondo.

questa e supponiamo che il proietto sia lanciato nel vuoto, con una velocità di proiezione v, secondo una direzione OZ inclinata sull'orizzonte di un angolo α. Questa direzione, che è l'asse dell'arma prolungato all'infinito, si chiama *linea di tiro;* l'angolo suo con l'orizzonte è l'*angolo di tiro* e v è la *velocità iniziale.* La curva descritta dal proietto si chiama *traiettoria;* essa è intieramente sotto la linea di tiro e si può costrurre per punti. Se non vi fosse la gravità, il proietto si muoverebbe indefinitamente, con moto uniforme e velocità v, secondo OZ; di guisa che dopo un secondo sarebbe in un punto A tale che sia $OA=v$ metri, dopo due secondi sarebbe in un punto B tale che sia $OB=2\,v$ metri, e così di seguito. Ma invece il proietto, appena oltrepassato il punto O, centro della bocca dell'arma, pur camminando nella direzione OZ con la velocità v, comincia a cadere secondo la verticale e quindi si allontana da OZ con una velocità conforme alle leggi della gravità. Per conseguenza il proietto, dopo un secondo, invece di esser nel punto A, sarà nel punto a, tale che la lunghezza della linea verticale Aa sia uguale alla metà di g; essendo, come ognun sa, $g=9,781$ all'equatore. Dopo due secondi il proietto sarà, sulla verticale del punto B, in un punto b tale che sia $Bb=4\ \frac{1}{2}\ g$; dopo tre secondi sarà sulla verticale del punto C in un punto c tale che si verifichi $Cc=9\ \frac{1}{2}\ g$, e così di seguito.

La traiettoria nel vuoto è dunque una parabola; il piano in cui essa è contenuta si chiama *piano di tiro;* la distanza OH, alla quale arriva il proietto per effetto della velocità iniziale e dell'angolo di tiro si chiama *gettata* o *portata* della bocca da fuoco.

Se nel punto H si tira la tangente HF alla traiettoria, si forma un angolo FHO che chiamasi *angolo di caduta.* Nella traiettoria si distingue il *ramo ascendente* dal *ramo discendente* ed il punto f, il più alto della curva al disopra dell'orizzonte, si chiama *vertice della traiettoria;* mentre l'altezza di esso, fg, si chiama *ordinata massima della traiettoria.* Questa è *curva* quando l'ordinata massima è grande; *radente* quando tale ordinata è piccola.

Nel vuoto, i due rami della traiettoria sono simmetrici rispetto all'ordinata massima; sono pure simmetriche le due fasi, ascendente e discendente, del movimento del proietto; l'angolo di tiro e l'angolo di caduta sono uguali e sono parimenti uguali la velocità iniziale e quella finale.

La resistenza dell'aria modifica tutto questo stato di cose, e ciò si comprenderà di leggieri riflettendo che un proietto lanciato nell'aria a grande velocità è influenzato come, se essendo sospeso in questo mezzo e nello stato di riposo, fosse d'un tratto investito da una corrente d'aria animata da una velocità uguale a quella del proietto. Or bene, gli uragani più violenti, quelli che tutto distruggono sul loro passaggio, altro non sono che colonne d'aria in moto a velocità sempre minori di cinquanta metri al secondo. Dunque un proietto, che ha velocità di 500, 800, 900 ed anche 1000 metri al secondo, deve incontrare nell'aria una resistenza enorme, che tende a distruggere il suo movimento e che, per conseguenza, esercita sulla forma della traiettoria un'influenza preponderante. Pertanto, per una data velocità ed un determinato angolo di tiro, la gettata di un proietto nell'aria è più corta che nel vuoto; l'ordinata massima della traiettoria nell'aria è più piccola; il vertice della traiettoria è più vicino al punto di caduta che a quello di partenza; la traiettoria non è più simmetrica, ma ha il ramo ascendente più lungo e meno incurvato di quello discendente; la velocità del proietto al punto di arrivo è inferiore alla velocità iniziale; l'angolo di caduta è più grande di quello di tiro e ne differisce tanto più quanto più grande è la *durata del tragitto,* cioè il tempo che il proietto impiega per percorrere la traiettoria.

La massima gettata nel vuoto corrisponde all'angolo di tiro di 45°; nell'aria essa si ottiene con un angolo compreso fra 40° e 43°; ma ben poco si guadagna aumentando l'angolo di elevazione oltre 35°.

Ho già detto che la resistenza dell'aria è maggiore per le velocità più alte; pur troppo però essa non segue regole definite. Approssimativamente, cresce come il quadrato della velocità fino a che questa non supera i 243 metri, e non 335 come credeva Robins; come il cubo, all'incirca, per velocità comprese fra 304 e 618 m. s.; in proporzioni non ben precisate, ma determinate esperimentalmente, per velocità diverse dalle predette. Influiscono, sulla maggiore o minore resistenza dell'aria, la forma del proietto; la velocità con cui esso ruota intorno al proprio asse per effetto della rigatura dell'arma; la sua superficie esterna più o meno liscia; la densità dell'aria; la temperatura, e se a tutte queste influenze si aggiungono quelle derivanti da piccole inevitabili differenze di peso e di forma da proietto a proietto; dall'impossibilità che due cariche, per quanto identiche, conferiscano al proietto la stessa velocità iniziale (si ammettono differenze di metri 5 in più od in meno di quella tipica), ed altre minori, si comprenderà come un certo numero di proietti sparati da uno stesso cannone in identiche condizioni, non percorrano tutti la stessa traiettoria. Il fascio delle traiettorie così ottenuto ha la forma di un cono curvo col vertice al centro della bocca e con la base, di forma elittica, sul terreno. Le dimensioni di questo elisse, o meglio del rettangolo ad esso circoscritto, sono determinate con la massima cura, per ogni tipo di arma, eseguendo apposite serie di colpi e danno il mezzo, non solo di giudicarne la precisione, ma altresì di regolarne il tiro.

Conoscendo le dimensioni della *striscia* orizzontale, si determinano quelle della *striscia verticale;* cioè del rettangolo verticale che sarebbe colpito da tutti i colpi sparati. Approssimativamente la lunghezza della striscia orizzontale, moltiplicata per la tangente del corrispondente angolo di caduta medio, dà l'altezza della striscia verticale.

Ogni altra condizione essendo identica, due proietti simili subiscono, per effetto della resistenza dell'aria, una perdita di velocità inversamente proporzionale sia alle loro lunghezze che alle loro dimensioni lineari, ciò che spiega perchè si preferiscano i cannoni di grosso calibro e perchè i proietti di forma cilindro-ogivale, piuttosto lunghi, siano più vantaggiosi che gli antichi di forma sferica.

Ma siccome un proietto cilindro-ogivale lanciato senza imprimergli un moto di rotazione non avrebbe nè gittata, nè precisione, nè forza di penetrazione, perchè non si manterrebbe con l'asse sulla traiettoria, così è stato necessario rigare i cannoni solcandoli con molte righe a spirale di forma elicoidale, oppure parabolica. Tutti sanno, se non altro per l'esperienza fattane da fanciulli giuocando con la trottola, che un corpo animato da un rapido movimento di rotazione intorno al proprio asse, non solo tende a mantenere tale asse nella direzione

primamente ricevuta, ma resiste ai tentativi di fargliela mutare: è per questo motivo che i proietti cilindro-ogivali percorrono la traiettoria con la punta in avanti. La rotazione dei proietti si ottiene mercè una larga fascia di rame malleabile, alquanto sporgente, applicata solidamente a poca distanza dalla base di essi. Codesta fascia, intagliata dalle righe, si plasma nei vuoti fra esse esistenti e perciò il proietto si avvita in esse ed assume il necessario movimento rotatorio.

Oltre ai movimenti di traslazione e di rotazione già detti, un proietto ne ha altri e cioè: un movimento cicloidale conico del suo asse rispetto alla tangente alla traiettoria, detto di *precessione*, ed analogo a quello dell'asse delle così dette trottole americane; un movimento vibratorio intorno alla sua posizione media, detto di *nutazione;* un movimento di *derivazione*, che è conseguenza di quello di precessione e che lo fa uscire dal piano di tiro; e finalmente i movimenti dovuti alla forza e direzione del vento e, pei cannoni navali, quelli inerenti alla velocità della nave nel momento dello sparo. Da tutto ciò risulta chiaro come il tirare al bersaglio con le artiglierie sia una cosa tutt'altro che facile; aggiungerò ancora che gli studi sulla resistenza dell'aria continuano e ricevono grande aiuto dai recenti metodi della fotografia a scintilla, la cui mercè si sono potuti fotografare dei proietti da fucile in moto.

* * *

Benchè siano stati in servizio, per molti anni, dei cannoni rigati ad avancarica, era evidente che i vantaggi della rigatura e dei proietti lunghi non sarebbero stati goduti pienamente se non si fosse risoluto il problema del caricamento dalla culatta. Il primo che affrontò risolutamente questo problema è l'illustre Cavalli, gloria dell'artiglieria italiana, il cui cannone rigato a retrocarica, nelle prove fatte in Piemonte nel 1854, puntato sotto un angolo di 25° spedì un proietto di 30 chilogrammi a 5000 metri di distanza; gettata che parve enorme a quei tempi, in cui si tirava sì e no ad un migliaio di metri. Seguirono il Krupp e l'Armstrong; ma poi, a cagione di alcuni disastri prodotti da imperfezione dei meccanismi di chiusura, si fece ritorno ai cannoni ad avancarica, che raggiunsero dimensioni enormi, come i famosi cannoni del Duilio, del calibro di 45 cm. e del peso di 100 tonn. E' soltanto verso il 1880 che l'uso dei cannoni a retrocarica cominciò a generalizzarsi, e da allora il progresso fu incessante. Si adoperò, come materiale di costruzione, l'acciaio invece del ferro ; furono migliorati i sistemi di fabbricazione; entrarono in servizio le polveri senza fumo; la precisione, la potenza, la portata dei cannoni crebbe continuamente. Di pari passo furono sempre più perfezionati gli affusti, che sono, specialmente quelli navali, meraviglie della meccanica. Un cannone del *Duilio* sparava quattro colpi all'ora; un cannone del *Dante Alighieri*, immensamente più potente, spara tre colpi al minuto; sicchè ormai si può affermare che tutti i cannoni sono a tiro rapido. Nel 1887, in Inghilterra, un cannone da 23 cm. chiamato *Cannone del giubileo*, sparò due colpi sotto il massimo angolo di tiro e raggiunse la gettata di 19 934 metri. La durata del tragitto fu di secondi 69.6 e l'ordinata massima della traiettoria risultò di 5181 metri, superando di 371 metri l'altezza del Monte Bianco. Ma l'artiglieria moderna si preparava a ben altre meraviglie e ne è prova il più recente cannone americano, destinato, con altri suoi fratelli, ad armar i forti che difenderanno il canale di Panama. Questa gigantesca bocca da fuoco ha il calibro di 406 mm.; pesa 180 tonnellate; è lunga metri 16,15, supera cioè l'altezza di una casa di quattro piani; manda a 23 miglia inglesi di distanza, cioè a 37 000 metri, un proietto pesante 1070 chilogrammi. Questo cannone può affondare con un sol colpo qualunque *dreadnought* moderna; se fosse installato alla Battery di Nuova York, che è l'estremità più bassa dell'Isola Manhattan, potrebbe tirare i suoi proietti sopra Yonkers, oppure sopra la città di Peterson (New Jersey) ed anche oltre queste località. Se il Monte Bianco ed il Pike's Peak, che è la più alta montagna del Colorado, fossero collocati l'uno sull'altro, raggiungerebbero l'altezza di 9122 metri; tuttavia l'ordinata massima della più grande gittata di questo cannone è più alta ancora, ed il proietto passerebbe 180 metri al disopra delle due montagne sovrapposte, sul cui vertice si potrebbe porre ancora l'obelisco di Washington. Il proietto raggiunge quindi un'altezza alla quale nessun essere animato potrebbe vivere.

Esso è lungo m. 1,63; è sparato con una carica di chilogrammi 261,5 di polvere senza fumo; contiene chilogrammi 68 di alto esplosivo; può perforare, alla bocca, 1070 mm. di corazza Krupp; ha la velocità iniziale di 804 metri al secondo e, nel momento in cui esce dal cannone, l'energia di 27 872 dinamodi, sufficiente per alzare di colpo ad un metro di altezza il tempio massonico di Chicago, che è il più vasto edificio di quella città. *Après la il faut tirer l'echelle!*

* * *

L'argomento del moto dei proietti nell'aria è così vasto, che ancora molto potrei scrivere in proposito; ma l'articolo è già fin troppo lungo e quindi mi affretto alla fine dicendo brevemente qualche cosa della penetrazione nei mezzi resistenti, la quale, come è ovvio, dipende dalla forma e resistenza del proietto; dalla velocità, detta *velocità residua*, da cui è animato nel momento che investe il bersaglio; dall'angolo sotto cui lo urta sia nel piano orizzontale che nel verticale; dalle qualità più o meno resistenti del bersaglio stesso.

Molti studi sono stati fatti, macabri anzichenò, circa la penetrazione dei proietti da fucile nei corpi viventi; specialmente quando, per molte ragioni tecniche e balistiche, si addivenne alla riduzione del calibro delle armi portatili e ne susseguì la famosa polemica sui fucili che non uccidono, che ora ricomincia a proposito degli effetti prodotti in Tripolitania dal nostro fucile modello 91, il quale ha il calibro di appena 6,5 mm. Furono fatte molte esperienze tirando sopra cadaveri e sopra animali vivi e non vi è dubbio che una palla di piccolo calibro non possa mettere fuori combattimento un uomo a 4000 metri; frantumare a 2000 metri le parti ossee dello scheletro, che a distanze minori sono ridotte in minutissime scheggie; attraversare parecchi uomini messi in fila. A 2025 metri una palla di piccolo calibro trapassò il cranio di un cavallo e l'uccise; a 1700 metri un cadavere è stato perforato e la pallottola è rimasta dentro il secondo; a 1000 metri due cadaveri sono stati perforati e si è rotta la clavicola del terzo; a 500 metri tre cadaveri sono stati perforati e la palla è rimasta nel quarto ; a 300 m. quattro cadaveri sono stati perforati e la palla ruppe il braccio del quinto;

infine, a 25 metri, sono stati perforati cinque cadaveri ed una tavola di legno retrostante. Queste esperienze furono fatte in Francia col fucile Lebel di 8 millimetri; ma il fucile russo Mosino, di mm. 6,5, ha attraversato, a 600 metri, sette cadaveri. Potrei citare altri esempi, ma l'argomento non è attraente e quindi li tralascio.

Si rimprovera ai fucili di piccolo calibro di produr ferite che non sempre arrestano di botto il colpito; sicchè spesso accade, specialmente nei combattimenti contro arabi, negri, indiani e simili, genti di razze meno sensibili al dolore che la nostra, di veder feriti i quali con due o tre palle in corpo continuano a combattere per qualche tempo. Il fatto è innegabile, ma bisogna notare che si verificava, benchè, forse, in proporzioni minori, anche quando erano in servizio fucili di calibro assai maggiore, come potrebbesi dimostrare con numerosi esempi.

Nel campo dell'obbiettivo (*).

Il prof. Cranz, per mezzo della fotografia a scintilla e della cinematografia, ha studiato le leggi della penetrazione nei corpi resistenti ed ha constatato che i fenomeni variano molto con la velocità di traslazione del proietto; così, per esempio, una palla da fucile animata da grande velocità buca nettamente una lastra di vetro liberamente sospesa nell'aria, senza comunicarle oscillazioni di sorta; mentre, se avesse minore velocità, romperebbe la lastra mettendola in movimento. Una palla che attraversi una fiamma, non ne agita la massa gassosa.

Quando la palla attraversa certi corpi, si producono delle proiezioni che hanno tutto il carattere di una esplosione: se una palla animata di grande velocità colpisce una massa fluida, o semi-fluida, il fenomeno si produce con relativa lentezza. Per esempio, una vescica piena d'acqua scoppia completamente, ma solamente un quindicesimo od un ventesimo di secondo dopo esser stata attraversata dal proietto; quando questo ne è già lontano 30 o 40 metri. La palla tedesca *S*, che ha una speciale forma per aumentarne la velocità, attraversando una palla di argilla del diametro di almeno 30 centimetri, la proietta in pezzi all'intorno, come se vi fosse scoppiata dentro una carica di polvere; se la massa di argilla è più considerevole, l'orifizio del foro d'uscita ha 400 volte il diametro del proietto. Sembra che questo, urtando le parti del corpo che incontra, le trasformi a loro volta in proietti, intensificando il fenomeno in tutte le direzioni, così come quando una palla da bigliardo ne colpisce diverse raggruppate.

Se si tira verticalmente, dall'alto al basso, in una massa d'acqua poco considerevole, una palla che abbia la velocità di 800 o 900 metri al secondo, l'involucro di acciaio di essa si rompe sull'acqua, a cagione della resistenza d'inerzia che questa presenta. In altri casi la palla è deviata: per esempio, se si tira orizzontalmente in un bacino pieno d'acqua, la palla, arrivando a qualche centimetro sotto il pelo dell'acqua, si frantuma e sembra che scoppi dal basso in alto, perchè minore è in questa direzione la resistenza d'inerzia dell'acqua.

Il proiettile è nel campo dell'obbiettivo (*).

L'Imperatore Guglielmo, assistendo alla conferenza nella quale il prof. Cranz espose il risultato dei suoi studi, ha espresso il parere, non del tutto esatto, come è stato dimostrato in Italia dal tenente colonnello Cascino, che le palle da fucile producano effetti esplosivi per il violento moto di rotazione che imprimono alle parti con le quali vengono a contatto. Egli ha fatto notare, che tirando contro una cassetta piena di argilla, una parte di questa viene proiettata all'indietro, ciò che dimostra come il fenomeno presenti realmente i caratteri di un'esplosione.

Lo stesso effetto esplosivo si verifica spesso nella selvaggina colpita ad 8 o 10 metri di distanza e la sua violenza dipende, secondo l'Imperatore, dalla rotazione della palla e dai fluidi che si trovano nel corpo dell'animale.

L'uscita dal campo dell'obbiettivo (*).

Le parti interne sarebbero intieramente lacerate e sminuzzate; mentre resta intiera la palla, il cui diametro sembra non influisca sugli effetti prodotti. In realtà, siccome una

---

(*) Fotografie di un proietto da fucile, in moto con velocità di circa 700 m. al minuto secondo. Come vedesi, il proietto è stato fotografato in tre istanti successivi, cioè mentre entrava nel campo dell'obbiettivo, mentre era in esso, e mentre ne usciva. Le fotografie sono state prese con il refrattometro interferenziale, la cui mercè si apprezza, dalla colorazione più o meno scura delle righe, la differente densità degli strati d'aria attraversati dal proietto. Si vede che il proietto produce nell'aria lo stesso movimento che una nave genera nell'acqua.

palla da fucile fa almeno, in media, 2 800 rivoluzioni al minuto secondo, attraversando un corpo umano compirà a mala pena un solo giro sopra se stessa; quindi la rotazione avrà influenza sul fenomeno, ma non può esserne la sola causa. E poi, per usare un linguaggio rigorosamente scientifico, non si dovrebbe parlare della velocità di rotazione, ma bensì della forza viva di rotazione; perchè la velocità è uno spazio, la forza viva è un lavoro.

Di tutte le penetrazioni entro corpi resistenti la più interessante è quella delle corazze. La lotta fra il cannone e la corazza ha dato origine alla marina da guerra moderna, spingendola dalle prime cannoniere corazzate alle superdreadnoughts che costano 70 milioni ciascuna. A volta a volta rimasero vincitori il cannone e la corazza; questa parve avere il sopravvento quando la Ditta Krupp lanciò sul mercato mondiale le sue piastre al nichel cementate, prodotte con speciali processi brevettati e costosissime. Ma il cannone, o meglio il proietto non tardò a prender la sua rivincita ed ormai non esiste corazza che non possa esser bucata. Più e più volte, nelle innumerevoli esperienze che ho dirette, ho perforato nettamente, con proietti carichi, corazze di qualsivoglia spessore, anche grosse 30 centimetri. Ciò dipende dall'aver adottato il cappuccio il quale, come lo indica il suo nome, è un pezzo di metallo, generalmente di acciaio dolce e di forma conveniente, che si pone sulla punta del proietto proprio a guisa di un cappuccio e si salda sull'ogiva in modo che non possa distaccarsene durante il tiro.

A VELOCITÀ MINORE DI 700 METRI (2).

Circa la forma più conveniente per questo cappuccio sono in corso studi ed esperimenti; per quali ragioni esso aumenti la potenza perforatrice del proietto non è facile spiegare, benchè vi siano al proposito parecchie teorie, la cui esposizione sarebbe troppo lunga ed aridamente tecnica. Sta in fatto però che l'influenza del cappuccio si può esprimere in cifre dicendo, che per bucare una piastra di corazza di una grossezza data, il proietto senza cappuccio deve investirla con una velocità superiore del 23 % a quella necessaria pel proietto senza cappuccio e che questo, per una stessa velocità, ha una potenza perforatrice superiore del 34,4 per cento.

PALLA DA FUCILE A 700 M. DI VELOCITÀ (1).

* * *

I progressi dell'artiglieria sono incessanti ed involgono una tale somma di studi, spese, interessi industriali, da sbalordire. Per esser artigliere nell'intiero significato della parola bisogna, al giorno d'oggi, conoscere le matematiche superiori, la fisica, la chimica, la meccanica, la metallurgia, ecc., ecc.; possedere insomma ciò che Napoleone, parlando di Gribeauval, chiamò il genio dell'artiglieria. Naturalmente non a tutti è dato giungere alle alte vette cui salirono il Cavalli, lo Siacci ed altri sommi maestri; chiunque però si dedichi a questi difficili studi deve esser uomo di non comune levatura.

PALLA A PUNTA PIÙ ACUTA (3).

Fortunatamente, e la guerra di Libia ne ha fornito ampia prova, questi uomini non ci mancano e l'artiglieria dell'esercito, come quella della marina, hanno indiscutibilmente dimostrato coi fatti di esser fra le prime del mondo.

ETTORE BRAVETTA
Capitano di vascello R. N.

---

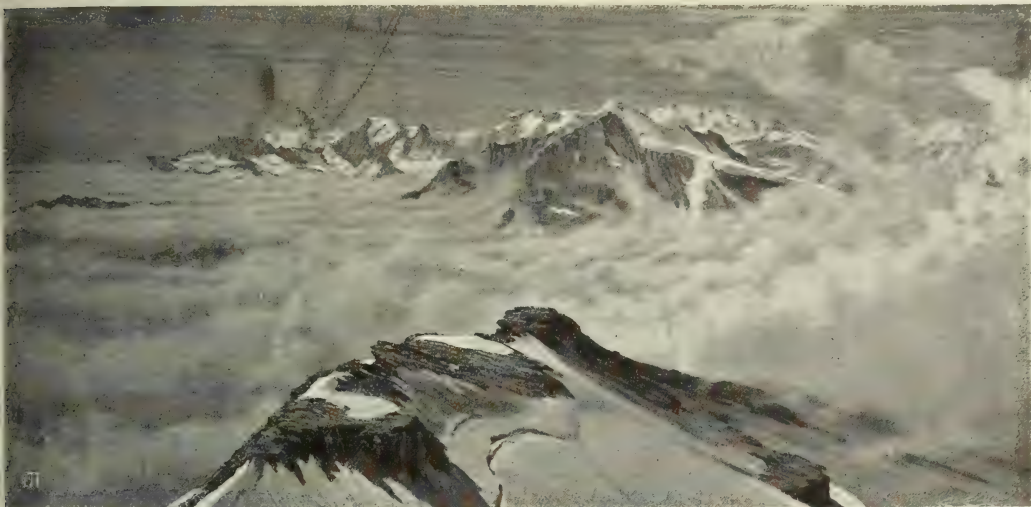
(1) Fotografia di una palla da fucile a punta arrotondata, presa nell'aria. — La palla aveva la velocità di circa 700 ms. Si vedono benissimo gli strati d'aria spostati dalla palla avanzandosi, nonchè la scia di essa, identica a quella prodotta nell'acqua da una nave in moto. — La fotografia è presa senza il refrattometro interferenziale.

(2) Fotografia analoga alla precedente: le piccole differenze dipendono dal fatto che la palla aveva una velocità alquanto minore.

(3) Fotografia analoga alla precedente. La palla aveva la punta più acuta e quindi anche l'onda anteriore dell'aria spostata dal suo movimento è più acuta delle altre. — Anche la scia è più vorticosa.

NB. — Queste fotografie sono state eseguite con uno speciale apparecchio a scintilla, dal capitano J. Schatte dell'esercito germanico, che ci ha gentilmente permesso di riprodurle. Esse sono state pubblicate per la prima volta dalla « Zeitschrift für das Gesamte Schiessund Sprengstoffwesen » edito a Monaco di Baviera da J. F. Lehmann, nel N. 14 del 1911.

UN'ARTISTICA SPILLA DISTINTIVO DEL T. C. I. IN DONO GRATUITO A OGNI SOCIO che presenterà subito un nuovo aderente al Touring.

Valersi della scheda speciale inserita a pagina V.

DALLA VETTA DEL HELSENHORN (ALPE VEGLIA). — (CARLO CRESSINI).

PAESISTI D'ALTA MONTAGNA

Carlo Cressini — Giuseppe Ciardi — Cesare Maggi.

Respirando a pieni polmoni — respiro d'arte e di vita — dinanzi alle tele di Carlo Cressini e ascoltando nella sua voce di commento passare il silenzio enorme dei ghiacciai e dei culmini, ho veduto, per una improvvisa affinità elettiva, la picozza di Giovanni Pascoli scalfire nell' ascesa gli aspri fianchi rocciosi della montagna :

Da me, da solo, solo con l'anima,
con la picozza d'acciar ceruleo,
su lento, su anelo,
su sempre; spezzandoti, o gelo!

E salgo ancora, da me facendomi
da me la scala, tacito, assiduo;
nel gelo che spezzo
scavandomi il fine ed il mezzo.

Salgo; e non salgo, no, per discendere;
per udir crosci di mani, simili
a ghiaia che frangano,
io, io che sentii la valanga;

ma per restare là dov'è ottimo
restar, sul puro limpido culmine,
o uomini; in alto,
pur umile; è il monte ch'è alto;

ma per restare solo con l'aquile...

Anche Carlo Cressini s'è fatta da sè la scala e si è scavati nell'alpe il fine ed il mezzo con un'austerità tutta sua. Come già un altro pittore lombardo, Emilio Longoni, in onor del quale la *Rivista* mi consentì l'anno scorso un commento : un mio primo viaggio d' alta montagna nell'arte (1).

Questo secondo gli è stretto parente. Sanno il Longoni ed il Cressini che l'uomo, quand'è preso dal fascino delle altezze e muove verso di quelle, si spoglia di ogni vanità che pur sembrasse distinguerlo fra gli uomini e s'afferra all'unica ambizione di trasfondere l'anima sua nella vastità del paesaggio e nel cielo senza fine. Dominata in apparenza dal segno esteriore — sia esso di artista, o di poeta, o di soldato, o di semplice montanaro — l'alpe tutti domina e tutti assomiglia nella sua grandezza coloro che veramente la comprendono: Giosuè Carducci, che con l'ala del verso si libra sulla conca solenne di Courmayeur o su quelle ridentissime del Cadore; Giovanni Segantini, che circonfonde l'Engadina di estasi pittoriche; Napoleone, geniale condottiero di eserciti, ma protervo e insofferente, che s'attarda per i sentieri dell'alpe ad ascoltare dalla voce inconscia degli umili valligiani i racconti fioriti di leggende; le guide valdostane, che dividono col Duca degli Abruzzi le fatiche e gli orgogli della conquista sulle vette inesplorate dell'Alaska e dell'Imalaia. Pur che l'uomo, chiunque esso, sia prima di salire, senta — come sen-

(1) *Rivista* del luglio 1911.

tono e dicono certi versi agili del Panzacchi in *Cor sincerum* — che

> *la misura*
> *del suo senso vitale*
> *cresce qui nella pura*
> *aria.*

Ho già detto che mentre il Cressini mi commentava i suoi quadri (oltre un centinaio di abbozzi e di tele compiute raccoglieva quel giorno il bellissimo studio luminoso) io ascoltavo nella sua voce passare il silenzio enorme della montagna. Ascoltare un silenzio non è più una contraddizione in termini a tremila metri d'altezza: i silenzi dei ghiacciai che digradano per piani candidi o rompono in precipizii azzurrognoli, delle rocce che s'aguzzano sulle cime e si sfaldano sui fianchi, sono il naturale parlamento di lassù nell'assenza di ogni voce umana e pressochè di ogni vita.

Qualche volta, è vero,

> *su le dentate scintillanti vette*
> *salta il camoscio, tuona la valanga*
> *da' ghiacci immani...*

ma son moti e voci di eccezione questi che il Carducci mette in fronte, diadema mirabile, alla sua ode. Le ore sovrane son fatte di silenzio tra le nevi eterne e la roccia nuda: di un silenzio vivo, tangibile, che tutta riempie di sè la montagna. L'altro silenzio, che s'apre in basso fuggevoli parentesi tra un rotar di macchine e d'uomini in febbre, quello è vuoto e morto.

Ecco perchè il Cressini parla ai laghetti screziati d'argenti e di smeraldi, ai nevai che si raccorciano nel bacio del sole estivo, alle luci che occhieggian riverse dalle superfici polite dei crepacci, alle ombre che s'allungano e si stemperano tra il crepuscolo e la notte. Ed ecco perchè l'alpe gli risponde. L'artista fa in quei colloquii la sua dedizione superba. Non ha più età, non ha più dubbiezze, non ha più corrucci. Quando le cime gli mandano la carezza rosea delle prime luci mattutine, pur egli è sveglio e si mette in cammino recando cavalletto, tavolozza e colori: quando

> *su'l granito*
> *squallido e scialbo, su' ghiac-*
> *[ciai candenti,*
> *regna sereno intenso ed in-*
> *[finito*
> *nel suo grande silenzio il*
> *[mezzodì,*

pur egli, sospesa l'opra e immoto, scande col pensiero, come la strofe carducciana, il paesaggio e l'azzurro; quando la montagna s'addormenta, pur egli dorme (in basso quante di queste ore sottrarrebbe al riposo!) e le stelle vegliano sul ritmo largo ed eguale del suo respiro. L'anima delle cose gli si è fatta, dunque, nell'anima con signorilità dominatrice.

Il solo dominio forse che non umilii l'ingegno umano, ma lo esalti. Provatevi, per esempio, a cercare nei quadri del Cressini l'espressione delle cime. Hanno ciascuna una lor vita, non solo per natura ma anche nella in-

1. Il ghiacciaio d'Aletch e il Lago di Marjelen. — 2. Dal Colle di Marjelen (Eggishorn). — (Carlo Cressini).

terpretazione che ne offre il pittore. Se il sole corre, fuggendo tra l'ultime vette del Monte Rosa, quelle si mandan saluti e ne mandano ai ghiacciai sottostanti con la famigliarità ch'è nel « buona notte » tra gli uomini: s'intende che la famigliarità non toglie al quadro per nulla le sue linee solenni. Se le creste delle Alpi Bernesi si specchiano nel lago di Marjelen prendono questa piccola acqua sotto la protezione bonaria dei loro massi imponenti. Se la sommità del Helsenhorn s'inoltra obliqua nel vuoto ch'è sopra il Vallese come per colpire l'aguzzo Aletschhorn, il turrito Finsteraarhorn, la candida Jungfrau, turbina lassù un vento di battaglia. Ma se le stesse altezze riconoscerete nelle tele 'di altro artista non troverete più nè quella famigliarità dei colloquî, nè quel senso bonario di protezione, nè quel vento di battaglia tra cima e cima: l'alpe vi darà nuove impressioni. Segno è che, pur chiedendo obbedienza a chi la invita a parlare, non distrugge ma esalta la personalità dell'interprete.

Dove il paesaggio non ha riporto di persona o d'animale, di casolare o d'albero — o lo ha in piccole proporzioni — l'opera del pittore diventa singolarmente difficile: egli corre il rischio di avvolgere tutte le tele in un velo di monotonia o, quando pure queste riescano bellissime e varie, di non aver compratori. Molti sono coloro, si sa, che non comprano per un fine gusto d'arte, ma perchè si ritrovano nel quadro con affetti e memorie: quadro di figura, sarà il volto di persona cara; quadro di paesaggio, richiamerà il godimento provato in un cantuccio di natura prediletto. Quanti invece salgono sull'alpe oltre il limite del verde e della vita? Piccole minoranze in ogni paese...

Questo osservavo già per Emilio Longoni e osservo ora per il Cressini. Ma entrambi, mentre non sacrificano la vastità degli orizzonti alpini a criterii commerciali, vincono poi il pericolo della monotonia restando lunghi mesi dell'anno in comunione con le altezze, scrutandone tutti i segreti, imparando a renderle vive e varie per se stesse. Nasce allora, e si perfeziona nell'esercizio dell'occhio, l'arte di sovrapporre i piani in modo che conservino anche sulla tela le profondità suggestive e le distanze che sono in natura

La bellezza di quelle profondità è sempre evidente nei quadri del Cressini. Nell'*Addio del sole*, tra le vette del monte Rosa di là e di qua un ghiacciaio, la valle s'allarga non veduta ma sentita, come se chi guarda camminasse veramente su tutto quel candore e si preparasse a discendere per la via che conduce a Macugnaga. Il *Lago di Marjelen* — uno strano laghetto delle Alpi Bernesi che ogni anno per qualche settimana dell'estate abbassa di parecchi metri il suo livello invernale – rode il ghiacciaio di Aletsch e gli apre dentro spaccature e caverne facendogli assumere l'aspetto maestoso di una barriera polare com quella scoperta da Ross nell'Antartico: la barriera, l'acque, i monti e le nuvole che chiu-

1. Il Colle delle Locce. - 2. Dal Belvedere (Macugnaga). - (Carlo Cressini).

CESARE MAGGI: SULLE ALPI IN UNA SERA D'ESTATE.

dono in fondo la vista, spaziano sulla tela con le loro lontananze perfette.

Sovrapporre i piani e mettere un largo respiro nel quadro è arte non da pittore soltanto, ma da poeta. Per molti quadri del Cressini e d'altri adoratori dell'alpe sembrano cantare le strofe che Ettore Moschino dedica nei *Lauri* alle *Cime bianche*:

Bianco su bianco! Imperiosi e placidi,
come giganti dal vergineo cor,
s'alzano i monti nella millenaria
pace, tra' sogni del natio candor.

Gigli su gigli! L'alte nevi intessono
su le cime una coltre imperial:
e a notte s'ode, pe' silenzi candidi,
un susurro di gioia nuzial.

Ostie sovr'ostie! Come altari splendono
i monti, in cerchio, contro il roseo ciel,
e fior vermigli, in passion liturgica,
sorgon da l'ime aridità del gel.

CESARE MAGGI: MATTINO DI FESTA.

Ho domandato a Carlo Cressini qualche notizia della sua vita. Non ha voluto rispondermi. Forse non ha potuto. Diplomi d'accademia? Premi alle esposizioni? Che cosa importano? Egli è tutto nella sua arte, nella sua nobile ed austera fatica. Per sorprendere il lago di Marjelen nei giorni in cui il livello delle acque si abbassa e la parete, prima celata, del ghiaccio si scopre in mille giochi fantastici di luci e di forme, ha vissute a più di due mila metri, in un piccolo rifugio alpino, settimane e setti-

Beppe Ciardi: I confini della patria. — Verso Cima Dodici.

mane di attesa: per guardare dentro le meraviglie dei crepacci s'è fatto prendere dai tormenti del gelo: per suscitare nell'occhio il candore magnifico dei nevai non ha pensato alla valanga: per fissare nei suoi abbozzi l'ultimo sole occiduo o la prim'alba rosata egli è stato — diciamolo ancora con un poeta, il Pastonchi di *Belfonte* —:

l'uomo che ascende a fianco della morte,
e, piantata sul culmine la picca,
gode la purità del suo dominio.

Tutto questo è infinitamente più bello di una biografia: ed è la sua biografia. Un conoscitore dell'alpe direbbe che il Cressini è un « montanaro in letizia » perchè la sua anima è gaia e ridono sovente le altezze e le valli, pur con le loro linee maestose, nei suoi paesaggi. Indovinerete allora perchè egli prediliga le montagne sotto un cielo sereno o appena chiazzato di poche nuvole: perchè raggiunga senza difficoltà nelle sue gite e traduca altrettanto facilmente sulla tela il sorriso dell'alpe in solitudine.

Beppe Ciardi: Gregge di agnelli sulle alpi.

Il sorriso è così raro! Le cime candide per neve si piegano troppe volte in vece a confronti con l'austera canizie degli uomini, con le anime che piangono, perennemente ammalate di nostalgia. Anche Giovanni Bertacchi, delicato signore della tavolozza alpina nel verso, invoca in *Liriche umane*

O neve, o neve, gioventù dei monti,

ma è l'invocazione dell'irraggiungibile, o delle cose che appena tocche si dissolvono e ci ripiombano in una maggior tristezza:

O fede, o neve, noi vediam fluire
oltre il tuo mondo, i torbidi, i sereni
panorami del ciel. Ma dentro i seni
quella parte di te cui bacia il sole,
piange furtive lagrime, si duole
d'essere amata e di dover morire.

Fra tutta questa tristezza nostalgica di pittori e di poeti — tristezza e nostalgia che sono, lo riconosciamo, la voce consueta e più adatta alle bellezze dell'alta montagna — sorridere non è poca cosa. Sorridere, non ridere rumorosamente. La risata aperta sarebbe una stonatura: il sorriso, al contrario, non esclude la mestizia: l'uno e l'altra valgono sovente come

due sfumature dello stesso colore, come due palpiti della stessa vita.

Il desiderio di scendere dal ghiacciaio e dalla montagna brulla punse talvolta l'artista.

Ma la voce che più abbiamo conosciuta e meglio desideriamo risentire nell'opera di Carlo Cressini è quella che rompe in cascate argentee a levigare la roccia, o rode le cristalline convulsioni del ghiacciaio, o si sfalda giù dalle pareti a picco, o fora il cielo con le punte aguzze. Quella e non altra! Quella che Gabriele D'Annunzio chiama ad esaltare l'ombra di un dominatore del paesaggio d'alpe, Giovanni Segantini, pur egli converso talvolta a fissare nel quadro un nicchiar di casette dai prati, i montanari che falcian l'erbe e fin gli animali che trascinan gli aratri, ma degno essenzialmente degli altissimi silenzi e delle nevi immacolate:

Partita è su i venti ebra di libertà l' anima
dolce e rude
di colui che cercava una patria nelle altezze
più nude
sempre più solitaria.

O monti, o culmini, il suo dolore fu come la
vostra ombra
sopra la Terra. La sua gioia sarà oltre la tomba
un palpito della Terra.

A Carlo Cressini tocca certamente tra i pittori un posto di elezione accanto ad Emilio Longoni, e ad altri pochi viventi e coraggiosi custodi in Lombardia di questa grandezza dell'alpe, che ripullula per la laude dannunziana dal ricordo sacro di Giovanni Segantini.

* * *

E cerchiamo altri sognatori. Non per nulla l'Alpe nella sua turrita maestà s'inarca da oriente ad occidente sopra i confini d'Italia e vien modulando, in questo suo gioco sempre vario delle altezze, mille fantasie. Ecco da un lato l'alpe cadorina e carnica, priva di ghiacciai, spalancare sotto il sole come immensi e tondi archi romani arrovesciati, le sue conche piene di luce e di giocondità. Ecco nel lato opposto l'alpe pennina, tutta nevi eterne sui culmini, drizzare le sue pareti paurose così che fra quelle scendono le valli quasi a picco e sembrano enormi sesti acuti di architetture gotiche, pur essi arrovesciati; valli piene di ombra e di melanconia. Dell'una e dell'altra alpe tiene il paesaggio lombardo e svizzero che abbiamo ammirato nei quadri del Cressini: per celebrare la montagna veneta e quella piemontese scegliamo l'opera di Beppe Ciardi e di Cesare Maggi.

Dentro a cieli corsi da nuvole, su terrazze appena rialzate nei margini, fra specchi di acque limpide, abitate da mandre e da armenti immobili nell'ora della siesta o del sonno, con gli sfondi lontani delle cime quasi sempre tondeggianti, s'aderge e si culla beatamente l'opera del Ciardi. Non che sui confini della patria, tra le vedette dei Sette Comuni o in vista di Cimadodici, egli non senta passar per l'aria squilli di fanfare. Passano e gli cantano negli echi le stesse note che diè il Carducci al vicino Cadore:

A te ritorna, Cadore, il cantico
sacro a la patria......
...... Di biondi parvoli
fioriscono a te le contrade,
e da le pendenti rupi il fieno
falcian cantando le fiere vergini...

Vedete come resta arcadico, pur nella sua fierezza patriottica di confine, il paesaggio carducciano? Così è per Giuseppe Ciardi: su la piana altissima azione e meditazione dentro ai colori delle sue tele danno una stessa nota di bellezza. Non ghiacciai — l'alpe veneta non ne possiede o quasi — non asperità di cime aguzze: qualche candor di neve al più e qualche arditezza di pendio subito temperata dal verde dei pascoli che coprono fino i culmini e ripetono nella vastità dell'orizzonte il senso arcadico di quelle montagne; dove l'animale non contrastato da precipizî o da passi difficili, riafferma il suo dominio accanto all'uomo e purifica le sue forme e gioca con gli sfondi del cielo sempre nuove tavolozze per le estasi del pittore.

Quale contrasto con l'opera di Cesare Maggi! Ma l'altro confine, quello francese, scelto da lui, com'è diverso anche! Sentite lo stesso Carducci, che v'ha ridestate or ora nell'anima le gioie e le fierezze del Cadore, come rappresenta lo scenario di Courmayeur annidato ai piedi del Monte Bianco:

Te da la gran Giurassa, da l'ardua Grivola bella
il sole più amabile arride...
De la valanga il tuon da l'orrida Brenva rintrona
e rotola giù per neri antri...

Quanto lusso di parole gravi: l'«ardua Grivola», l'«orrida Brenva» i «neri antri»! Ed è così per la massima parte di questo paesaggio d'alpe piemontese: è così precisamente per la conca di La Thuile, convalle aostana opposta a quella di Courmayeur e abitata durante lunghe stagioni dal Maggi per ispirarne le sue tele. Uomini ed alberi, roccie e nevi drizzano tutti insieme la stessa rigida solennità nello scenario che raramente permette note di grazia e sempre assecura un posto alla solennità austera. E questa sensazione del dirupato e dell'aspro voi la provate allo stesso modo sia che nel quadro i montanari s'affaccendino a raccogliere il fieno in piena estate sia che l'inverno abbia disteso su l'erbe il suo fitto lenzuolo bianco.

Non allunghiamo oltre questa teoria de' prodigi alpini. Ogni paesista, è vero, imprime di sè nella sua opera, ma non così che ogni regione dell'alpe non possa a sua volta far valere in chi la esalta le proprie naturali virtù estetiche. Le quali son varie, abbiam visto come varia e forte e bella, oggi più che mai è l'anima della terza Italia!

RENZO SACCHETTI.

CACCIA ALLE PAROLE

A NCHE questa è una pagina di sport.

Io vado a caccia.

Vado a caccia di parole straniere e semistraniere, che si sono appollaiate sulle ricche fronde della nostra lingua opulenta, e che, nidificando e moltiplicandosi di giorno in giorno, rischiano di far parere tisico l'albero magnifico.

I centomila soci del Touring Club possono seguirmi con fiducia: la caccia non costa nulla e non ha rischi. Non c'è nemmeno il rischio di parere pedanti, perchè ciò che si chiede è logico, semplice, naturale; e siamo tutti pronti a chiudere un occhio sulle parole che da troppo tempo si sono ficcate fra le nostre e che il favor del pubblico ha fatto prosperare.

Perciò io parlo volentieri ai centomila, con la speranza di essere ascoltato, se non interamente, per qualche cosa; se non per ogni parola che sniderò, per alcune più ostinate e indolenti. Che se i centomila mi aiutassero ad ammazzarle tutte, le parole sgangheratrici di ben costrutte bocche, ne rimarrebbero sempre molte e molte, per i dilettanti d'imitazione estera e i camuffatori della vita nazionale.

Noi dobbiamo questo torrente di vocaboli barbarici alla moda, all'industria e al commercio, in primo luogo; e poi allo sport. Ma lo sport è in maggior colpa che il commercio e l'industria e la moda.

I negozianti e gli industriali hanno fretta; non possono che aver fretta. Viene in Italia, ad esempio, una nuova qualità di tela finissima, da una città dell'India meridionale, che si chiama Madapolam. Il commerciante non ha tempo a ricerche linguistiche: e per intendersi coi suoi clienti, chiama «madapolam» la tela: i clienti domandano «madapolam»; tutti rispondono «madapolam» e «madapolam» entra nell'uso e poi nel vocabolario. Gli scrittori tollerano, perchè v'è una ragione. Così il gorgonzola si chiama gorgonzola a Milano come a Pietroburgo, a Parigi come a Londra, dove, — allegri formaggiai... — il gorgonzola si vende carissimo.

La caccia al falco, di pura origine italiana.

E ciò che avviene al madapolam in Italia e al gorgonzola a Pietroburgo si ripete per mille altre cose e parole; e chi come voi, come me, non è pedante, chiude un occhio e tollera. Dove non ci siano ragioni etimologiche devon bastare le ragioni storiche: non si può sempre vivere di esempi classici ed espellere dalla lingua tutti i vocaboli che non furono usati dagli autori dei secoli aurei.

Ma lo sport è in maggior colpa. Esso ha inventato una serie di eccellenti giuochi ed esercizi fisici, li ha curati e tenuti in onore in Italia, dando loro bei nomi italiani; poi gli stranieri li hanno imitati e trasportati fuori, mascherandoli con nomi dei loro paesi. E noi, dimentichi delle nostre trovate e dei nostri meriti, andiamo a riacchiappar quei giuochi con nomi stranieri, credendo ch'essi vengan proprio d'Inghilterra e di Francia, mentre i maestri siamo stati noi. Non è dunque tol-

lerabile che si parli a tutto spiano di « lawn-tennis » di « cricket », di « pelota » di « foot-ball » in Italia e che un circolo sportivo milanese si chiami « Milan Foot-ball and Cricket Club »... Su questo non chiuderemo l' occhio. Ma se il lawn-tennis lo abbiamo inventato noi e si è chiamato sempre da noi «pallacorda»; ma se il foot-ball è nostro e i nostri avi si son divertiti quando si chiamava « giuoco del calcio »; ma se il cricket non è che l'italiano « trucco » o « pallamaglio »; ma se la pelota non è che la « palla al muro », o perchè ci siamo asserviti agli inglesi e agli spagnuoli inchinandoci alle loro stroppiature, mentre potevamo noi imporre loro il nome italiano, esatto e storico? E non sarebbe elegante che il Milan Foot-ball and Cricket Club si decidesse a chiamarsi con bella semplicità «Giuoco del calcio e Pallamaglio?» Viene il terremoto?...

... SI CHIAMAVA GIUOCO DEL CALCIO.

Ammettiamo il « polo » e la « gimcana »; arrivan di fuori, hanno desinenza facile e dolce, si possono scrivere con ortografia italiana; e così sia anche pel « golf » che non abbiamo inventato noi. Ma la nostra « marca di fabbrica » dobbiamo pure piantarla sulla roba nostra, come la piantano sulla loro, superbamente, con tanto di « made in... »; i tedeschi e gli inglesi.

Chi sa perchè abbiam concesso ospitalità alla parola « yacht » per esempio? I latini lo chiamavano con eleganza «liburnica», piccola svelta nave da preda. E il padre Guglielmotti, al quale dobbiamo un capolavoro, il *Vocabolario marino e militare*, giunto al « yacht » afferma che la voce onorata di casa nostra è Panfilo. Liburnica o Panfilo, a vostra scelta, purchè ci si allontani da quel coso che alcuni pronunciano *ial*, altri *iol* e il cui nome molti non sanno nemmeno scrivere.

Quando si tratta della sua stessa lingua, della sua terminologia, dei vocaboli che gli danno vita, lo sport è incorreggibilmente pigro ed inerte, mentre in ogni altra cosa è espressione di destrezza e di forza.

Accetta ogni roba, da qualunque posto venga, e non si chiede mai se non sia il caso di sostituire o almeno di tradurre; tradurre è già dar veste allo straniero, è già un imprigionarlo e un domarlo. Ma che... Lo sport è, come le donnine graziose ed ignoranti, abbacinato da consonanti e da vocali incatenati all'inglese o alla russa. E vi trova quel « non so che » quel senso riposto, quella sfumatura, che non esistono, e che la donnina messa al muro non saprebbe poi spiegarvi a nessun costo; ma intanto chiama « omelette » la frittatina; e se la mastica con un gusto da non dirsi perchè, si sa, « l'omelette » nutre meglio della frittatina, e le uova in francese son più saporite.

Quel « non so che » è la nostra ignoranza. La quale ci fa vedere, ad esempio, Dio sa qual meraviglia nella parola « mauve » (la donnina sorride), mentre « mauve » non vuol dire che malva, malva vilissima, e l'italiano ha il bel vocabolo « mavì » e le sue gradazioni di lilla, di cremisi, di gridellino e quant'altre se ne vogliano. E nella parola « match », (sorride l'uomo di sport), contro la quale noi possiamo opporre, secondo il senso e le occasioni, gara, scommessa, sfida, partita.

Lasciamo stare il « non so che ». La lingua italiana è precisa e sfumata, rigida e scorrevole, indefinita e nitidissima; più ricca delle altre, ha i suoi « non so che » e non deve accattar da alcuna e specialmente da quelle che sono povere davvero, come l'inglese e la francese.

« Match », dunque, si può tradurre in quattro modi. « Meet » — non ci sarà bisogno che io spieghi ai lettori di questa *Rivista* il significato di simili parole; lo sanno anche troppo, — ha in italiano gli equivalenti riunioni, appuntamento, convegno, punto di partenza; e « Meeting » riunione e concorso.

« Finish » e « rush » i due momenti supremi di una corsa al galoppo, si possono efficacemente tradurre con « stretta, stretta finale, volata ».

« Handicap » non è che una corsa tra cavalli che i pesi sapientemente distribuiti riducono a una approssimativa uguaglianza; corsa proporzionale o semplicemente « proporzionale » come si dice semplicemente « handicap », potrebbe sostituire la parola inglese. E poichè da qualche tempo si è giunti fino a scrivere l'aggettivo «handicappato » sostituiamolo con « proporzionato ». Il cavallo X nelle ultime corse fu « proporzionato ». Vi fa male?

... ESPRESSIONE DI DESTREZZA.

Certamente per tutta la terminologia delle corse al galoppo, le quali hanno loro *culto* in Inghilterra, un lavoro d'adattamento ita-

liano è difficile; ma tra la selva di parole straniere che compongono quel linguaggio, parecchie si possono tradurre con profitto.

Nessuno mi persuaderà, ad esempio, che sia necessario dire « turf » per « campo della corsa » « pesage » per « recinto del peso », « pedigree » invece che « nascita o genealogia », « broken-down » invece che « azzoppato », « deatheat » invece che « a testa a testa », « mettere alla cravache » invece che « alla frusta », « jochey » invece che « fantino », « steeple-chase » invece che « corsa ad ostacoli », « far panache » invece che semplicemente e bellamente « ribaltare », « canter » invece che « galoppo di prova », « trial » invece che « prova o esercizio », « trainer » invece che « allenatore », « chances » invece di probabilità.

A persuadersene, non vi ha di meglio che tradurre con queste parole un resoconto di corse, fatto da quell'esperto ed elegante specialista che è il Cotronei; il resoconto non perderà nulla della sua snellezza, e anche il pubblico dei profani leggerà con piacere e s'interesserà alla nobilissima gara. Per diversi rami dello sport si usa la parola «panne». I giornalisti timorati del dio della lingua stampano « panne » in corsivo, a far ben comprendere che è vocabolo straniero di cui si servono in mancanza di meglio. Ora, invece, « panne » è parola italianissima; soltanto si chiama « panna » con la desinenza in *a*, e si può scrivere senza esitazione e senza stroppiatura gallica. « Voce antica e comunissima, dice il Guglielmotti nell'opera citata, passata da noi alle altre nazioni ». Ma noi siam così abituati al servilismo, che a parola nostra abbiam messo un berretto frigio, per dare a credere che venga di Francia!

... LO SPORT DEL REMO ..

Non so comprendere come gli uomini di sport, noti per energia e per iniziativa e alzata d'ingegno, esitino ad inventar vocaboli e si riducano a ripetere i vocaboli degli altri. E' di gran lunga da preferirsi l'audacia d'un risonante neologismo italiano, poichè tutte le parole sono state al loro tempo neologismi, che la miseria d'una importazione estera.

Invece di pneumatico « antidérapant » si deve dire « antisdrucciolevole ». Ma questo vocabolo par troppo lungo; e allora poichè sdrucciolare e slittare sono in linguaggio tecnico sinonimi, io non esito a proporre la parola « controslitta ». E' breve e chiara: « pneumatici controslitta ». Quattro uomini di buona volontà possono mettere di moda questo neologismo, il quale ha il vantaggio di non essere grottesco come l'« antidérapant ». Rapare in italiano significa tosare, tagliare i capelli fino alla cute, e « antidérapant » sarebbe uno specifico contro la tosatura, ossia contro la pelata. Se questo è il « non so che » per il quale vanno in solluchero le donnine quando si tratta di vocaboli francesi, me ne congratulo!

Leggo nel catalogo d'una fabbrica di automobili: « Sopra ordinazione e mediante supplemento ai prezzi indicati, i chassis vengono muniti di carters per le catene ». Benissimo. Io però direi in modesta lingua nazionale: « Sopra ordinazione e mediante supplemento ai prezzi indicati, i telai vengono muniti di copricatene ».

Lo « chassis » non è infatti che il « fusto », « il telaio », o, se vi piace meglio, la «macchina». Soltanto quando sopra lo « chassis » è stata messa la carrozzeria, noi abbiamo l'automobile. Il «carter » poi non è che una scatola di custodia in generale, e qui in particolare è precisamente il «copricatena » che serve a garantir meglio la durata e il funzionamento, e fa dunque opera di custodia della catena.

Dicevo in principio di questo articolo che lo sport è colpevole di trascuranza e di pigrizia. E' incredibile che l'automobilismo, nostra vittoriosa e dominante industria, la quale ha pervaso il mondo con la sicura potenza e l'inarrivabile perfezione delle sue macchine, non sia riuscita a imporre i propri termini tecnici a quegli stessi i quali ci son tributari negli acquisti!

Che i vocaboli stranieri siano entrati nell'uso nostro per quanto riguarda lo sport invernale, si capisce. Epperò insieme al giuoco abbiamo accolto gli ski, lo skating, l'hochey, il curling, il bob, il rink, il toboggan, il bandy, esercizi ed attrezzi venuti dal nord. Che per l'aviazione, giuoco del volo nel quale la Francia ci è stata pur troppo per lungo tempo superiore, si usino parole francesi, è spiegabile, quantunque D'Annunzio abbia dato esempio di traduzione e di sostituzioni bellissime, che

le corse al galoppo ci abbiano abituati a masticar parole inglesi spesse volte inutili, è anche forse perdonabile.

Ma che per giuochi nostri, come quelli già accennati, dalla pallacorda alla palla al muro, e per nostre rigogliose industrie come quella dell'automobilismo, non si riesca a riprendere anche la supremazia del vocabolario, è veramente colpa. La Direzione del Touring Club ha il merito d'aver pubblicato nel suo Annuario la nomenclatura tecnica in quattro lingue dell'automobile. Ma in un istante di distrazione, il compilatore ha scritto: *Châssis* (italiano); *Châssis* (francese); *Rahmon* (tedesco); *Frame* (inglese). Ora, che chassis sia italiano non me la darà ad intendere nessuno; che se fosse, bisognerebbe pronunziare Cassis, il quale è il nome... d'un consigliere di Stato. In italiano si dice Telaio, come abbiamo veduto, o Fusto. Così vanno cambiate le varie indicazioni di « carters »; carter del motore, carter di direzione, carter del cambio velocità, carter degli ingranaggi di distribuzione; sostituirvi la parola *custodia* non è difficile. Quanto all incredibile ma usitato verbo « alesare », noi abbiamo i bellissimi equipollenti « levigare » e « brunire ».

Sono da espellere e da sostituire anche « hangar », con « aeroscalo » o « tettoia »; « garage » con « rimessa » « stand » con « stallo »; chauffeur » che in francese indicherebbe un modesto fuochista, ha diritto di essere chiamato « meccanico ».

Come la « panna », anche il « record » è vocabolo comune a tutti i rami dello sport; vocabolo inglese, s'intende, accompagnato dal verbo « battere », che è grottesco e francese. Si deve dire italianamente « segnare il massimo »; segnare il massimo di velocità, d'altezza, di distanza. Ma qualche volta è « record » anche « segnare il minimo » il minimo di tempo o di consumo; massimo e minimo adoperati opportunamente avranno il vantaggio d'essere chiari anche a chi legge i resoconti di corse e di gare per semplice diletto, e gioveranno dunque alla diffusione e alla popolarità dello sport.

E qui vien naturale che il lettore, infastidito dalla lunghezza di questo articolo cerchi di pigliarmi in fallo, tanto per dimostrarmi che non si è divertito punto alla mia caccia incruenta. E un buon pretesto sarebbe offerto dalla parola «sport». Come, lei che vuole espellere quante più può di parole straniere dal nostro linguaggio tecnico, ci dà il cattivo esempio di scrivere almeno venti volte il vocabolo « sport », quasi non si dovesse cominciare dal titolo generale? quasi sport fosse italiano ?

Ecco: si è che sport è italiano, appunto. Italiano stroppiato, se si vuole, derivato dall'italianissimo « diporto », passato in Inghilterra, accorciato per comodo, volato dall'Inghilterra a tutti gli altri paesi del mondo e ritornato tra noi... Ha perduto nel grande viaggio qualche poco della sua prestanza, ma lo riconosciamo come fratello, e lo teniamo quale il viaggio ce lo ha ridotto...

Se un fratello vostro in una lunga e faticosa peregrinazione ha onestamente perduto un occhio, vorrete battergli per questo la porta in faccia il giorno in cui chiederà di assidersi alla tavola di famiglia?

Accogliamo dunque sport e sportivo con animo tranquillo: sono di casa.

E riassumiamo le osservazioni fatte fin qui col seguente specchietto, che elenca le parole maggiormente usate e le traduce o le sostituisce:

Lawn-Tennis — pallacorda;
Cricket — trucco, pallamaglio;
Pelota — palla al muro;
Foot-ball — giuoco del calcio;
yacht — panfilo, liburnica;
match — gara, scommessa, sfida, partita;
meet — riunione, convegno, appuntamento, punto di partenza;
meeting — concorso, riunione;
Finish — stretta;
Rush — stretta finale, volata;
handicap — proporzionale;
Turf — campo delle corse;
Pesage — recinto del peso;
Pedigree — nascita, genealogia;
Broken-down — azzoppato;
Deat-heat — testa a testa;
Cravache — frusta;
Jockey — fantino;
Steeple-chase — corsa a ostacoli;
Far panache — ribaltare;
Canter — galoppo di prova;
Trial — prova, esercizio;
Trainer — allenatore;
Chances — probabilità;
Panne — panna;
Antidérapant — controslitta, antisdrucciolevole;
Châssis — telaio, fusto;
Carter — custodia;
Alesare — levigare, brunire;
Hangar — aeroscalo, tettoia;
Garage — rimessa;
Stand — stallo;
Chauffeur — meccanico;
Record — massimo, minimo;
Battere un record — segnare un massimo, un minimo.

Sono, come si vede, le parole che leggiamo tutti i dì nei giornali, e hanno per ciò una enorme perniciosa diffusione; da queste bisognerebbe scendere alle parole particolari che indicano le fasi di ciascun giuoco o esercizio, e tradurle o sostituirle.

Ma il lavoro ci condurrebbe lontano, costringendoci a varcare i limiti ragionevoli d'un articolo. Io ho inteso, del resto, stabilire semplicemente il principio che è dover nostro, ogni qualvolta sia possibile, adoperare vocaboli italiani per giuochi nostri o da noi largamente usati. Non ho inteso dare saggio di un dizionario italiano sportivo.

La fatica sarebbe degna di compenso e potrebbe tentare uno scrittore veramente moderno che alla dottrina linguistica sapesse con-

giungere la pazienza delle ricerche, una certa larghezza di vedute, un sacro orrore delle pedanterie ridicole per le quali andarono pur troppo sempre famosi quasi tutti i nostri lessicografi e puristi, dal Bartoli al Cesari, dal Lambruschini al Fanfani. A tentare così bella opera, a me mancano il tempo e, sopra tutto, la dottrina.

Forse nel disdegno incomprensibile dei letterati per lo sport è da ricercarsi la ragione per la quale la nostra lingua venne così rapidamente sconfitta nella tenzone con le lingue straniere. Mentre lo sport nelle sue svariate forme trionfava tra noi e raggiungeva l'apogeo, anzi l'esagerazione, come ha raggiunto l'esagerazione anzi il carattere d'una calamità in Inghilterra, la letteratura nostra rimaneva impassibile, i letterati se ne tenevan lontano, e il giornalismo forzatamente frettoloso faceva scempio della nostra lingua, tempestando le sue colonne di parole in corsivo, ch'erano altrettante confessioni di sfiducia, d'impotenza o di pigrizia.

Noi non possediamo per quanto riguarda la forma, una letteratura sportiva; non abbiamo che il giornalismo tecnico, il quale ha messo di moda una specie di lingua universale in cui c'è di tutto, inglese, francese, tedesco, olandese; e l'italiano, come in una soluzione corrosiva, è rappresentato dall'uno per mille. Occorre che questa percentuale salga di molto.

Liberiamo il campo dalle erbe parassitarie e diamo libero corso alla lingua italiana che è agile, ardita, duttile, sonante e precisa.

LUCIANO ZÙCCOLI.

II° CONVEGNO NAZIONALE DELLA STRADA

promosso ed organizzato dal Touring Club Italiano col Patronato della Provincia e del Comune di Firenze ∞ 14-17 ottobre 1912.

La Provincia ed il Comune di Firenze hanno voluto accordare il loro appoggio prezioso al Touring Club Italiano, il quale organizza questo anno un Secondo Convegno Nazionale della Strada, in preparazione del III Congresso Internazionale che l'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada ha indetto per il mese di giugno del 1913 a Londra.

Le questioni che la Commissione Miglioramento Strade del Touring propone da svolgere ai tecnici italiani sono quelle che saranno portate al Congresso Internazionale di Londra. Non tutte potranno essere discusse dal nostro Convegno, poichè troppo breve ne sarebbe il tempo e troppo ampia la materia; soltanto sulle cinque principali, designate dal numero dei relatori e dalla importanza delle relazioni, saranno chiamati gli intervenuti ad esprimere il loro voto.

* * *

Le Amministrazioni Provinciali ci saranno tutte a cominciare dall'Unione delle Provincie Italiane, la quale con una nobile lettera della Presidenza, ha annunciato al Touring, la deliberazione di rimandare il proprio congresso ai giorni 11, 12 e 13, immediatamente precedenti a quelli del Convegno della Strada.

S. E. Sacchi, ha accettato la presidenza d'onore della riunione e il Direttore Generale di Ponti e Strade, comm. Teglio, il Vice-Direttore Generale comm. Dominedò, l'Ispettore Superiore del Genio Civile cav. uff. Beduschi e l'Ingegnere Capo del Genio Civile cav. Lamberti, fanno parte della Commissione organizzatrice; è anche assai probabile la presenza all'inaugurazione del Convegno del Ministro o del Sottosegretario ai Lavori Pubblici.

L'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada, parteciperà ufficialmente alla riunione di Firenze, e per far cosa a noi utile, ha allungato a solo profitto dell'Italia il periodo prescritto per ricevere le relazioni al III Congresso Internazionale della Strada.

I temi che saranno trattati sono i seguenti:

Costruzione e Manutenzione.

PRIMA QUESTIONE. — *Progetti di vie e di strade nuove.*

SECONDA QUESTIONE. — *Tipi di pavimentazione da adottarsi sui ponti e sulle opere d'arte.*

COMUNICAZIONE N. 1. — *Nuove disposizioni adottate dopo il Secondo Congresso nelle macchine a motore meccanico impiegate per la costruzione e la manutenzione delle strade.*

COMUNICAZIONE N. 2. — *Prove dei materiali utilizzati nella confezione delle massicciate a macadam.*

TERZA QUESTIONE. — *Costruzione di massicciate stradali con materie leganti al catrame, al bitume od all'asfalto.*

COMUNICAZIONE N. 3. — *Costruzione delle strade imbrecciate con materiali leganti all'acqua.*

COMUNICAZIONE N. 4. — *Studio tecnico ed economico dei vantaggi comparativi dei diversi tipi di strade.*

QUARTA QUESTIONE. — *Pavimentazione in legno.*

COMUNICAZIONE N. 5. — *Nomenclatura dei tipi di pavimentazione in pietra impiegati.*

Circolazione ed Esercizio.

QUINTA QUESTIONE. — *Modi di illuminazione.*

SESTA QUESTIONE. — *Osservazioni fatte dopo il 1908 sulle differenti cause di usura e di deterioramento delle massicciate.*

SETTIMA QUESTIONE. — *Disciplinamento della circolazione rapida o lenta sulle strade.*

COMUNICAZIONE N. 6. — *Indicazioni di direzione e di distanza.*

COMUNICAZIONE N. 7. — *Sviluppo* — dopo la chiusura del 2° Congresso — *dei trasporti pubblici con vetture automobili.*

OTTAVA QUESTIONE. — *Autorità incaricate della costruzione e della manutenzione delle strade. Funzioni devolute al potere centrale ed alle autorità locali.*

NONA QUESTIONE. — *Bilancio della costruzione e della manutenzione delle strade — costituzione di nuovi cespiti.*

COMUNICAZIONE N. 8. — *Qualità da esigersi dagli ingegneri ed agenti incaricati della costruzione e manutenzione delle strade.*

Agli aderenti sarà inviata la pubblicazione « *Macchine e Materiali Stradali* » (500 pagine, carta di lusso, 300 illustrazioni).

GLI STUDENTI DELLA "SUCAI„ A TENDOPOLI.

1

2

3

Tendopoli è il nome assunto quest'anno dall'accampamento dell'Associazione Studenti-Alpinisti i quali vissero alcun tempo in montagna. Negli anni scorsi i giovani «SUCAI» si eran recati alle Alpi Pennine, alle Graie, alle Retiche: quest'anno le tende sorsero in Cadore: alle Dolomiti. Le unite fotografie ci mostrano lo svolgersi della vita Sucaina:

LA SVEGLIA E LA «TOILETTE» MATTUTINA (1); LA PREPARAZIONE DEL PRANZO (2) E L'ARRIVO DELLA POSTA (3).

NEL PAESE DEI CIMBRI VICENTINI

UNA FERROVIA DI MONTAGNA.

Il gruppo prealpino che chiude a settentrione la provincia di Vicenza e strapiomba verso la pittoresca Val Sugana, presenta una estesa depressione centrale, che costituisce un altipiano di circa mille metri di altitudine, detto dei *Sette Comuni*, il quale per la sua formazione speciale e per l'isolamento in cui si trova rispetto alla pianura da cui sorge improvviso, presenta uno speciale interesse nei rapporti geologici ed etnici, e merita d'essere meglio conosciuto dagli italiani. La popolazione che abita l'altipiano suddivisa *ab antiquo* nei sette comuni, aventi a capoluogo Asiago, ha oggidì il carattere misto della razza teutone incrociata di gente italica. Come quel residuo di ceppo germanico abbia potuto isolarsi lassù, circondato all'ingiro da popolazioni italiane, si spiega facilmente quando si consideri la conformazione stessa del luogo, che poteva bensì favorire una discesa alla pianura, ma non poteva certo allettare quelli che nella pianura avevano maggior probabilità di trovare elementi di vita e di ricchezza. E molto forte e tenace dovette essere la fedeltà dei biondi montanari alle terre conquistate dagli avi. E' così accaduto che, pur mantenendosi in rapporti col piano, per lo scambio di prodotti ricavati dalla pastorizia e dai boschi opimi, non perdettero finora del tutto il loro carattere etnico speciale, la cui più eloquente reliquia si ritrova nel dialetto tedesco, che la parte della popolazione rimasta ancora fuori dal contatto con l'elemento più progredito, conserva con una tenacia quasi religiosa. Questo dialetto che gli studiosi considerano derivato dall'*Althochdeutsch*, s'è tramandato da generazione a generazione come una reliquia, che resistette fino ad oggi, malgrado le terre fossero già da secoli legate più o meno strettamente alle vicende politiche delle provincie settentrionali italiane. Alla sua conservazione deve aver contribuito la relativa libertà di cui godettero i comunigiani, la cui autonomia era consacrata in una forma repubblicana di governo, che per lungo tempo si potè conservare, pure riconoscendo talora le autorità (specialmente quelle ecclesiastiche) dei maggiori centri del piano.

ASIAGO. - La Stazione a cui fa capo la nuova linea di montagna.

Oggi il vecchio idioma è parlato solo da una piccola parte della popolazione dell'altipiano, e specialmente nelle frazioni più isolate. I vecchi ci tengono; i giovani lo considerano talora come un segno di rozzezza ed un poco se ne vergognano; alcuni però lo coltivano a scopo utilitario, perchè serve agli uomini che migrano per lavoro in Germania, dove si trovano così meglio preparati ad impadronirsi della lingua tedesca. Il nome di *Cimbro*, che gli viene dalla memoria delle antichissime invasioni ai tempi di Mario, è improprio, e ben lo sanno anche i montanari, che riconoscono la loro origine teutone.

Filologi italiani e stranieri si sono occupati di questo singolare idioma; dei nostri ricorderò l'Ascoli, il Baragiola; degli stranieri lo Schmelier, che ne diede un vocabolario. Oggidì è difficile trovare lassù traccie letterarie scritte, o stampate, del vecchio linguaggio; da una generazione all'altra sono passate col dialetto, ormai infarcito di espressioni più o meno venete, alcuni cantici religiosi, che il popolo suole ancora oggi ripetere nelle solennità della Chiesa.

Non sono molt'anni era dato ascoltare nelle chiesuole di sperduti paeselli della montagna l'ingenuo sermone di un *Faffe* nel dialetto vivo del popolo:

« *Vun dar Hellen* » (1)

Dar naach sainme langhe galebet bograbet in an tuefa tunkela bankos hat gabelt an armar mann machen bizzen sinn vreunten sinn armekot un mit gaspobelacke un kolle gamacht an inchiostren un... hat argaschreibet aso: Jart moant mich epa toat, un ich machach bizzen, bia ich pin bul bograbet, abar nochent toat. Ich boaz net bivel taghe se saint das ich pin hia...

Eppure gli abitanti dell'altipiano dei sette comuni: *hoga ebene vun siben Camäun* sono ottimi italiani; i bei figli gagliardi di questa terra portano nel corpo degli Alpini un invidiabile carico di giovinezza e di vigoria; in tutte le case si trovano, vicino alle imagini sacre, ed ahimè anche alle profane, inevitabili *réclames* variopinte, i ritratti della famiglia regnante italiana. D'altra parte vi si è mischiato l'elemento latino specialmente per il fatto che gli uomini dell'altipiano spesso conducevano in moglie le donne della pianura sottostante.

La maggiore ricchezza di queste buone popolazioni è costituita dai boschi immensi, che per alcuni comuni rappresentano dei redditi veramente importanti. Il solo comune di Roana, per esempio, al quale spettano le maggiori estensioni boschive, ha potuto in questi ultimi anni spendere mezzo milione per l'ardito ponte sulla Valdassa, la cui costruzione assai laboriosa ha permesso di unire le due parti dell'altipiano, che la profonda pittoresca valle divideva. I prodotti del bosco: legname da costruzione, legno lavorato, carbone, scendono al piano. Quelle magnifiche estese di abeti verranno conservate, ora che la legge ne regola lo sfruttamento e, chi sa? forse aumentate, se i tentativi di rimboschimento progettati ed iniziati avranno buon esito. Gli estesi pascoli fanno inoltre di questa gente un popolo eminentemente pastorizio: i prodotti delle *casare*, sono da molto tempo oggetto di commercio e tra essi alcuni sono rinomati.

THIENE. - Una bella fontana e un curioso campanile.

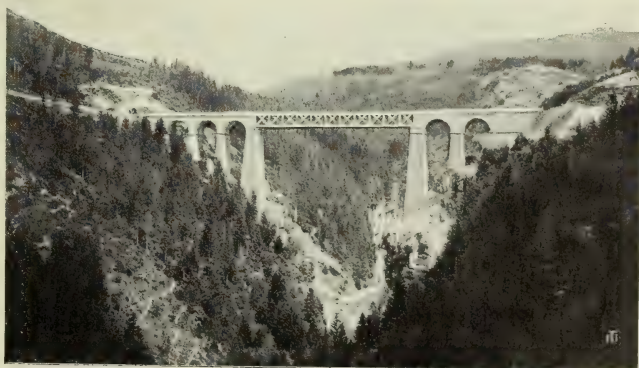
THIENE. - Castello di Santa Maria.

(1) A chi conosce il tedesco non riescirà difficile l'interpretazione di questo brano e non isfuggirà la caratteristica sostituzione di dittonghi, che mostra la parentela di questo linguaggio con quello delle popolazioni che abitano le Alpi bavaresi.

ASIAGO.

Le caratteristiche costruzioni dell'altipiano (1), he ormai vanno cedendo il posto a casette moerne più comode e pulite, sono molto interesanti nella loro semplicità: sotto l'enorme tetto icoperto di paglia si raccolgono talvolta intere ribù di abitatori appartenenti ad una stessa amiglia. Le vecchie case non hanno comignoli, a lasciano scappare il fumo dalla porta, o dalle onnessure del tetto; altre sono coperte di *scàndole* di legno all'uso nordico. Sono caratteristici balconi, i camini a muro, le chiuse degli orti le divisioni delle proprietà, costituite da lunhe file di lastre di pietra alluvionale ricca di mmoniti e di belemniti terziarie; le siepi di gno, i ripari fatti con esili tronchi di giovini onifere inseuentisi lungo prati per i entieri torosi.

In realtà le ondizioni di ita dell'altiiano sono ora vviate verso n profondo utamento; la omunicazione apida ed a uon prezzo, ermetterà a quel popolo di montanari di estendere il commercio ad una zona più vasta e di partecipare alla vita più affrettata e tumultuosa della pianura.

Da non molto infatti la prima linea ferroviaria è salita sull'altipiano rampando faticosamente, ma ostinata e sicura sul pendio solàtio, che sovrasta la grande pianura solcata dall'Astico, e sfida con facile vittoria la comoda ma interminabile striscia bianca della vecchia strada postale, che per ben dieci volute maestose porta alla bocca della fredda Val Canaglia o Val di Campiello, che apre la maggiore comunicazione verso i centri industri della provincia. Le sei ore e mezza di vettura incomoda sulla via polverosa, per raggiungere Asiago dalla pianura sono ora sostituiti da poco più di due ore di comoda ferrovia. La corriera partiva da Thiene, ridente cittadina — situata nel centro di una magnifica rete stradale e nota per le industrie della lana, del lucido per calzature, dei cuoi, dei cappelli — legata con venti chilometri di linea ferroviaria al capoluogo della provincia: Vicenza, e seguendo la via pedemontana

IL PONTE DI ROANA SULLA VALDASSA.

La travata metallica misura 63 metri; la lunghezza totale del ponte è di 120. L'altezza dal letto del torrente è di 80 metri.

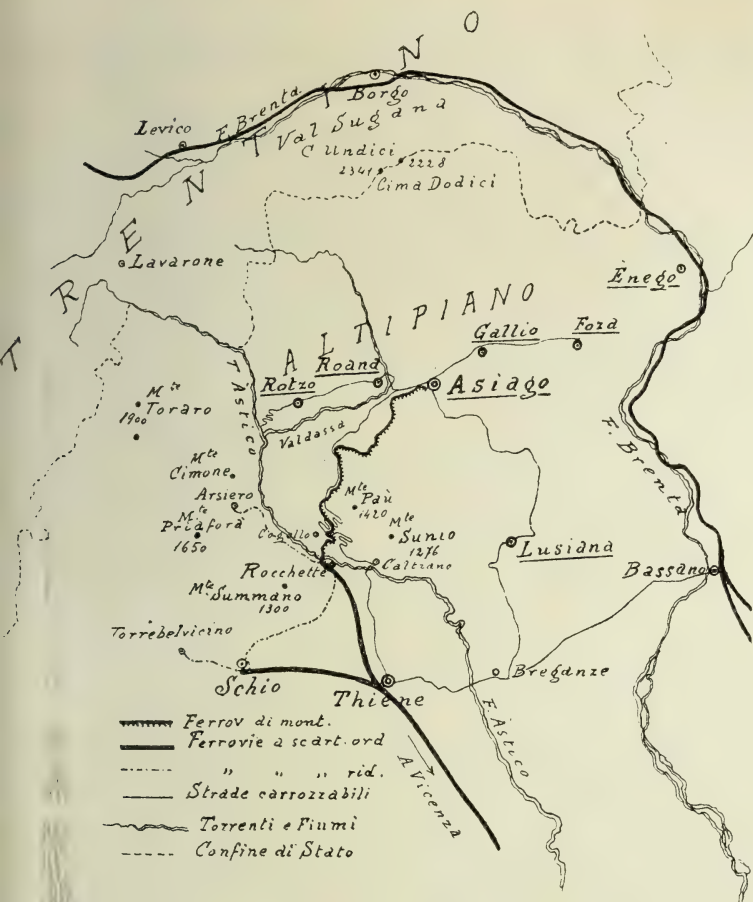
(1) Vedi la mografia di A. BAGIOLA: *La casa lereccia delle coie tedesche venetodentine*. Istituto aliano d'Arti afiche, Bergamo.

LA MONTANINA, LA VILLA PREDILETTA DAL FOGAZZARO A VELO D'ASTICO.

giungeva giornalmente per la lunga salita detta del Còsto, fino all'imbocco dell'altipiano e di là ad Asiago; oggi invece si stacca da Thiene una linea ferroviaria a scartamento ordinario, che conduce alla industre Rocchette, dove fa capo la linea speciale della nuova ferrovia di montagna. Il piccolo treno moderno ed elegante lascia Rocchette e dopo avere attraversato un breve *tunnel* sbocca improvvisamente dalla nuda roccia a picco sulla stretta profonda valle dell'Astico e corre sopra un ponte lungo più di 150 metri, la cui travata metallica di ben 92 metri si trova a più di settanta dal pelo d'acqua del torrente; opera ardita in punto orrido e pittoresco. Dall'alto si scorgono le grandi costruzioni dello stabilimento di filatura, con la cascata artificiale proveniente da un laghetto serbatoio scavato a circa centocinquanta metri più in alto, con lo scopo di utilizzare nei momenti di magra il di più d'acqua, che le macchine montano durante i riposi dell'opificio. Raggiunta l'altra sponda dell'Astico ed attraversata la pianura, si arriva al paesello di Cogollo, dove incomincia la strada a dentiera, che si svolge per circa cinque chilometri portandosi all'imboccatura dell'altipiano e superando così un dislivello di circa settecento metri. La salita incomincia con un gran giro e dopo pochi minuti si può contemplare il panorama della vallata, con il Summano dalla schiena dentata, che si estende fino alle balze aspre della eccelsa Priaforà. Sotto alle creste selvaggie del Summano, lungo la parete ombreggiata e fresca si stendono i paeselli più cari ad Antonio Fogazzaro. Da sinistra verso destra, dopo Rocchette, il castello di Mèa in cima alla collinetta solitaria, poi San Giorgio, Seghe di Velo; più in alto Velo e vicino ad un gran bosco la Montanina, la villa prediletta dello scrittore vicentino, in eterna contemplazione delle circostanti montagne. In fondo, la Val di Pòsina ed Arsiero con le rosseggianti cartiere.

VECCHIE CASE SENZA COMIGNOLI.

Il fumo si sfoga dalle connessure del tetto e dalle porte dello abitazioni.

Il treno si eleva, si profilano le più alte montagne tra cui torreggiano Cima di Posta ed il Pasubio, il Torraro, ancor bianchi di neve: aspre dolomiti aguzze, meno aspre cime tondeggianti. Si attraversano due gallerie scavate nei conoidi di dejezione della montagna e si entra nella fresca Val di Campiello, seguendo la vecchia mulattiera e raggiungendo finalmente la strada maestra. Qui la pendenza della linea diminuisce per riprendere il valore normale di linea svolgentesi sopra una pianura accidentata lievemente. La ferrovia, raggiungendo l'altipiano e dopo aver rasentato il roccioso e nudo *Busibollo* piega a levante verso Cesùna e tosto l'imponente panorama della verde conca, ricca di prati, spoglia di piante, con i suoi pittoreschi villaggi ed i gruppetti isolati di case villereccie, si stende in un grande quadro gaio di colore e di freschezza, che i neri boschi di Roana e di Gallio incorniciano degnamente. Lo spettacolo è maraviglioso: le ondulazioni

dell'altipiano si scorgono appena, il grande solco della Valdassa che lo squarcia da ponente è nascosto dalle piccole alture coperte di pascoli e sormontate da capanne. Al di là dei boschi nereggianti stanno vigili ed aspre le ben note e contese cime delle Undici e delle Dodici, che segnano le ore meridiane agli abitanti di Borgo di Val Sugana.

Dopo Cesùna la ferrovia serpeggia nel bosco di abeti e ne esce, per toccare Canove di Roana ed inoltrarsi poi nell'altipiano verso il capoluogo Asiago.

Chi ha visitato questo paese di montagna ancora una diecina di anni fa, rimane sorpreso dai cambiamenti che vi sono avvenuti: sono sorti degli alberghi comodi e capaci, delle villette, sistemata la piazza spaziosa, ed ora vi si trova una stazione ferroviaria, la tanto desiderata stazione, con un treno autentico, che fa un servizio regolare con la pianura, finalmente! Ora incomincia per questa pittoresca terra alpina la nuova vita; il risveglio si notava già da alcun tempo, ma la buona volontà degli innovatori era sempre inceppata dalla lentezza delle comunicazioni.

Tuttavia il progresso di oggi non è che un prodromo dello sviluppo avvenire, che farà di questi luoghi una stazione climatica estiva ed invernale di primo ordine. Anche invernale: dove trovare infatti un campo più allettante per gli skiatori.

E i boschi? Oh le fresche e deliziose mattine estive sui morbidi muschi d'onde occhieggiano le fragole ed i mirtilli, le belle partite di caccia, dietro il selvaggio starnazzare del gallo di montagna, non facile preda.

Questa terra è chiamata ora a nuova vita, il fragore delle officine sale dal piano, il nero serpentello che striscia sul ferreo sentiero tortuoso scomparendo nelle gallerie sotterranee, ricomparendo tra il fogliame dei boschi sulla candida neve persistente è il filo di vita nuova, che s'infiltra rombando, irresistibile, e rompendo il silenzio secolare delle selve.

Ed ora l'isolamento è finito: sarà la fine del vecchio *Cimbro* e del suo idioma, il carattere etnico del luogo sarà destinato ad offuscarsi, ma non si cancellano le bellezze sublimi del luogo e gli italiani conosceranno questo piccolo lembo della bella terra italica in grembo alle Alpi tra i sacri boschi d'abeti, sotto il cielo puro del loro paese.

B. L. VANZETTI.

IL GRANDE VIADOTTO FERROVIARIO DI ROCCHETTE.

LA NUOVA LEGGE

SULLA CIRCOLAZIONE DEGLI AUTOMOBILI

La *Gazzetta Ufficiale* del 1° agosto pubblica il testo definitivo della nuova legge sulla circolazione degli automobili. Detta legge, che si identifica « legge 30 giugno 1912 N. 739 », è quindi entrata in vigore col giorno 16 agosto.

Il testo si compone di 14 articoli qui riprodotti:

* * *

Art. 1. — Tutti i veicoli a trazione meccanica, destinati a circolare senza guide di rotaie sulle strade ordinarie, sono soggetti, per quanto concerne la circolazione, alle disposizioni della presente legge e del regolamento da approvarsi con Decreto Reale sentito il Consiglio di Stato.

Art. 2. — Ogni veicolo di cui all'articolo precedente, deve essere munito di licenza di circolazione e chi lo conduce di certificato di idoneità. La licenza ed il certificato debbono essere presentati dal conducente ai funzionari ed agenti autorizzati che ne facciano richiesta.

La licenza e il certificato, tranne i casi indicati nel regolamento, sono rilasciati l'una in seguito a prova e l'altro dopo un esame da compiersi nei modi stabiliti dal regolamento e, quanto al certificato di idoneità, dopo una visita medica diretta ad accertare che il richiedente non è soggetto ad imperfezioni fisiche che possano diminuire la capacità a condurre un veicolo a trazione meccanica.

Ai funzionari incaricati delle prove e degli esami spetterà una indennità fissa di L. 20 in caso si tratti di automobili e L. 10 se di motocicli quando le prove e gli esami sieno richiesti da singoli individui; spetterà invece una indennità fissa di L. 5 e rispettivamente di L. 3 per ciascun esaminando quando sieno richieste da scuole di conducenti riconosciute dal Governo e per gruppi di individui che sieno allievi delle scuole stesse. Ai detti funzionari spetterà inoltre il rimborso delle spese di viaggio, quando debbano recarsi fuori della sede d'ufficio.

L'indennità giornaliera, di cui alle disposizioni vigenti, è dovuta soltanto nel caso in cui i funzionari debbano pernottare fuori della sede d'ufficio.

Art. 3. — I comuni possono emanare appositi regolamenti per la circolazione dei veicoli nell'interno dell'abitato e nelle adiacenti vie suburbane, purchè tali regolamenti non contengano disposizioni contrarie o già comprese nelle leggi e nei regolamenti governativi, e siano approvate dal Ministero dei lavori pubblici.

Coll'approvazione del Prefetto, può essere dai comuni, anche mediante disposizioni speciali, vietato il transito e limitata la velocità in dati tratti di via, soltanto per riconosciute ragioni di sicurezza pubblica, e con l'obbligo di apporre su quei tratti di via scritte ben visibili ed illuminate di notte.

E' in ogni tempo ammesso il ricorso al ministro dei lavori pubblici contro le disposizioni che limitano la libertà di circolazione.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà le dimensioni e le caratteristiche delle scritte e delle segnalazioni.

Art. 4. — I veicoli di qualunque sorta circolanti sulle strade ordinarie senza guida di rotaie sia negli abitati che in campagna dovranno tenere costantemente la destra e per oltrepassare altri veicoli dovranno portarsi sulla sinistra.

I comuni che abbiano nell'abitato una circolazione tramviaria, possono prescrivere che nell'interno dell'abitato si tenga la sinistra apponendo all'ingresso della città una scritta ben visibile ed illuminata di notte.

Tutti i veicoli che circolano sulle strade ordinarie nel tempo compreso fra un'ora dopo il calare e un'ora prima del levare del sole devono tenere acceso almeno un fanale.

Art. 5. — Il proprietario ed il conducente di un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti a persone ed a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo.

Art. 6. — Il certificato di idoneità a condurre automobili o motocicli deve essere ritirato:

1° — ogni qualvolta risulti diminuita nel conducente la capacità a condurre veicoli a trazione meccanica;

2° — quando il conducente fosse condannato come recidivo per lesioni di persona e per gravi danni procurati a terzi;

3° — quando il conducente fosse notoriamente dedito all'ubbriachezza.

Può essere inoltre ritirato negli altri casi che verranno stabiliti dal regolamento.

Contro il decreto del prefetto è dato ricorso al Ministro dei Lavori Pubblici.

Art. 7. — Senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale, e dalle leggi finanziarie, è punito:

1° — con l'ammenda di 300 a 1000 lire o con l'arresto fino a due mesi o con entrambe le pene, chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita che ne abbia bisogno;

2° — con l'ammenda da 100 a 300 lire chi, senza incorrere nel caso di cui al n. 1, si dà alla fuga in seguito ad investimento di persona. Non incorre in tale pena se entro i due giorni successivi all'investimento si presenti ad un ufficio comunale o di polizia.

Chi nei casi di cui ai numeri 1 e 2 si fermi immediatamente dopo l'investimento non è soggetto all'arresto preventivo comminato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi;

3° — con l'ammenda fino a 100 lire chi non ottempera all'ordine di fermarsi, intimato regolarmente da un funzionario o da un agente autorizzato che sia in divisa o porti un distintivo facilmente visibile e riconoscibile e da determinarsi dal regolamento;

4° — con l'ammenda da 500 a 1000 lire chi rilascia abusivo od irregolare certificato di conformità di un veicolo ad un tipo approvato, e chi organizza gare di velocità senza speciale permesso;

5° — con ammenda da 50 a 300 lire chi circola senza avere ottenuto regolare certificato di idoneità o con veicoli sprovvisti di regolare licenza di circolazione, e chi non restituisce la licenza ed il certificato di idoneità di cui è provvisto, all'autorità competente che ne abbia disposto il ritiro;

Eguale pena si applica a chi circola con veicoli sprovvisti di freni e di altri apparecchi prescritti, senza targhe di riconoscimento o con targhe irregolari o rese intenzionalmente o per negligenza illeggibili;

6° — con ammenda da 30 a 200 lire chi eccede i limiti massimi di velocità o non prende le precauzioni prescritte nei riguardi della velocità;

7° — con ammenda da L. 20 a L. 100 chi tiene i fanali anteriori spenti nelle ore stabilite, chi non porta sul veicolo la licenza od il certificato di cui è provvisto, chi non denuncia nei modi prescritti i passaggi di proprietà e chi in ogni altro modo contravviene alle disposizioni contenute nel regolamento governativo di cui all'articolo primo;

8° — con ammenda fino a L. 30 chi fa uso di sirena o dello scappamento libero nell'interno degli abitati, o tiene spento il fanale posteriore;

9° — con ammenda fino a L. 20 chi contravviene lle altre norme stabilite dalla presente legge e dal egolamento che sarà emanato per la sua applicazione e, con disposizioni speciali, dai comuni, a termini dell'art. 3.

Art. 8. — Le pene, di cui al precedente articolo, evono essere aumentate e possono esserlo sino a ggiungere il doppio:

a) — in caso di recidiva specifica entro dodici iesi da una precedente condanna. L'aggravante per ecidiva non si applica agli eventuali coobbligati olidali:

b) — se il contravventore si serve di un veicolo he non gli appartenga o senza l'autorizzazione di ui ha il diritto di disporne.

Art. 9. — Le azioni di risarcimento dei danni, rodotti dal veicolo a trazione meccanica a persone d a cose, possono essere dal danneggiato promosse avanti all'autorità giudiziaria competente nel luogo ove il danno si è verificato, purchè non siano traorsi due mesi dal giorno in cui è avvenuto il fatto he ha prodotto il danno.

Art. 10 — E' responsabile delle ammende per conavvenzioni, in cui sia incorso il conducente, anche proprietario, qualora si trovi sul veicolo o questi rcoli per suo ordine, o permesso.

Art. 11. — L'accertamento delle contravvenzioni lle disposizioni della presente legge e dei regolamenti etta ai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie a quelli del Genio Civile, agli agenti giurati della olizia stradale, dipendenti dallo Stato o dagli Enti cali ed agli agenti tutti della forza pubblica.

Per accertare le contravvenzioni i detti funzionari agenti devono intimare ai contravventori in modo vidente di fermarsi, a meno che non osti materiale npossibilità, di cui dovrà in ogni caso farsi specifica ienzione nei verbali di contravvenzione.

Art. 12. — Il provento delle ammende o delle oblazioni è devoluto allo Stato se trattasi di contravvenzioni a leggi o regolamenti generali, ed ai Comuni se attasi di contravvenzioni a regolamenti o disposizioni comunali.

Sul provento delle ammende o delle contravvenzioni spetta all'agente, il quale ha regolarmente eleato la contravvenzione, la compartecipazione al sesto ell'ammenda o della oblazione salvo all'autorità iudiziaria nella sentenza o a quella amministrativa el decreto di accettazione dell'oblazione, ridurre ile compartecipazione nei casi in cui ciò risulti opportuno per le speciali circostanze della contravvenone.

Art. 13. — Per le contravvenzioni in materia di rcolazione dei veicoli a trazione meccanica il funonario o l'agente che ha redatto il verbale deve asmetterlo nel termine perentorio di tre giorni alautorità amministrativa del circondario se trattasi i contravvenzione alla presente legge o al relativo egolamento e nel termine perentorio di 24 ore al Sinaco, se trattasi di contravvenzione ai regolamenti omunali o alle disposizioni speciali. L'autorità amministrativa del circondario o il sindaco nel termine erentorio di giorni 15 dalla data del verbale, quando contravvenzione sia elevata nella provincia in cui siede il contravventore o in provincia limitrofa, e i giorni 30 negli altri casi deve notificare agli inteessati copia del verbale della elevata contravvenzione, ichiarando loro che possono essere ammessi a fare blazione.

Il contravventore può far domanda di oblazione l'atto stesso dell'accertamento della contravvenone, e ne è presa nota nel relativo verbale.

Appartiene all'autorità amministrativa del circonario od al sindaco accettare o rifiutare a mezzo di pposito decreto l'oblazione. In difetto, trascorso il rmine di 30 giorni, gli atti sono trasmessi all'Auorità competente pel giudizio.

Art. 14. — E' abrogato l'art. 3 della legge 15 luio 1909, n. 524, ed ogni altra disposizione contraria lla presente legge.

* * *

Il regolamento 27 luglio 1909 N. 710 che a giusta ragione sollevò i più vivi malcontenti da parte degli automobilisti e le più acerbe critiche da parte delle Associazioni interessate — ed in special modo dal Touring Club Italiano, il quale con quella tenacia che gli è propria iniziò e condusse una campagna così ostile contro tale disposizione da convincere dapprima il Ministro dei Lavori Pubblici a emanare istruzioni che valessero a rendere meno vessatoria l'applicazione del regolamento, e poi da indurre il Governo a predisporre un progetto di legge che diminuisse i gravi inconvenienti che si lamentavano per l'applicazione del regolamento sopra citato e desse un assetto definitivo alle norme che reggono la circolazione dei veicoli semoventi, ha ormai compiuto il suo tempo.

Tale progetto fu presentato alla Camera nel marzo del passato anno, e gli Uffici provvidero alla nomina di apposita Commissione la quale dopo vivi dibattiti e contrasti fra i suoi membri, pure accettando i nuovi concetti di legislazione penale proposti dal disegno del Governo, ridusse in alcuni casi le pene previste e provvide a mitigare alcune delle proposte disposizioni nel senso di prevenire nuove forme di ricatto contro gli automobilisti, di precisare i casi in cui i nuovi concetti di diritto procedurale dovevano avere applicazione, dando incarico all'on. Silvio Crespi di riferire in Parlamento. Quale opera meritoria abbia spiegato l'on. Crespi a pro' degli automobilisti in seno alla Commissione e massime dinnanzi al Parlamento allorquando il progetto di legge vi fu portato per l'approvazione, combattendo ed annientando il vento infido che pareva agitarsi nell'aula di Montecitorio contro ed a danno degli automobilisti, è a tutti ben nota, e noi porgiamo a lui i più vivi ringraziamenti ed a tutti gli automobilisti lo additiamo per un ben meritato tributo di riconoscenza.

Superate così non poche difficoltà, il progetto di legge fu approvato dal Parlamento, e portato innanzi al Senato per la discussione, ebbe da esso miglior fortuna. Ricorderemo come l'on. Di San Martino nella sua elaborata relazione che accompagnava il disegno di legge siasi così espresso: « non deve considerarsi l'automobile come un intruso che entra nella circolazione, che la sconvolge e che occorre combattere, ma come un elemento nuovo, proficuo che bisogna moderare e sorvegliare senza soffocarlo. Ed a tale scopo occorre non preoccuparsi solo dell'elemento nuovo, ma coordinare anche gli elementi antichi della circolazione al nuovo che appare. In una parola, non è nè giusto nè pratico il far convergere ogni severità contro l'automobile, mentre sarebbe assai opportuno impartire disposizioni onde gli elementi della circolazione (pedoni, carri, carrozze, tramvie, ecc.) si coordinassero col nuovo elemento ».

Questi concetti furono condivisi dall'Alto Consesso, tanto che in noi è rimasta la ferma convinzione che se il Senato non avesse tenuto presente la speciale ed intollerabile situazione in cui si trovavano gli automobilisti per effetto del regolamento 29 luglio 1909 N. 710, e come il meglio debba sempre preferirsi al peggio, avrebbe fatto sì che il disegno di legge ritornasse alla Camera per nuovi ritocchi e migliorie.

Comunque il disegno divenne legge, ed ora trova dinnanzi all'autorità amministrativa e giudiziaria la sua applicazione.

Vero è che a tutt'oggi non è stato emanato il regolamento per l'applicazione della legge, ma ciò non toglie che gli effetti di essa decorrano dal giorno 16 agosto. Per l'applicazione della legge, in attesa di nuove norme, si dovrà quindi ricorrere al vecchio regolamento, che nel frattempo deve ritenersi ancora in vigore in quelle parti che non contrastano con la nuova legge ed in quanto servono per l'applicazione della medesima.

Per la redazione del nuovo regolamento fu nominata apposita Commissione e il Touring fu chiamato a far parte di essa con un proprio rappresentante.

Speriamo che tutti i componenti di detta Commissione siano ispirati da equi sentimenti verso gli automobilisti e che i desiderata espressi dal Senato all'epoca in cui discusse ed approvò la legge, possano trovare nel testo definitivo del regolamento savia applicazione.

Concorso fotografico con mille lire di premi offerti dal Touring Club Italiano.

Allo scopo di raccogliere materiale fotografico per la terza pubblicazione in corso di lavoro della Commissione di Propaganda « *Per il bosco e per il pascolo* », il Touring Club Italiano indìce un Concorso fotografico libero a tutti, con 1000 lire di premi, secondo un *programma specificato, che si manda a chiunque ne faccia richiesta al Touring* e che qui sotto si riassume.

Il Concorso è aperto fino al 30 novembre.

Vi sono dieci premi da 50 lire, oltre 5 lire per ciascuna fotografia pubblicata e 2 lire per tutte le altre che, pur non essendo pubblicate, verranno giudicate degne di pubblicazione da una Giuria.

Il contributo fotografico che si chiede ai concorrenti, si riferisce al programma qui sotto riassunto.

I. - I prodotti e le industrie forestali.

A) Metodi di raccolta, allestimento e trasporto del legname (atterramenti di piante a mano, elettricamente, meccanicamente — esempi di allestimento di assortimenti commerciali — trasporti per telefono, fluitazione, slittamento, ecc.).

B) I legnami e le loro applicazioni:

Legnami da costruzione (traversine, pali telegrafici e telefonici, pavimentazioni, legnami normali per impiego nelle costruzioni di ogni genere, navali, minerarie, ecc.).

Conservazione dei legnami (ignifugazione, metallizzazione, ecc.).

Legnami d'opera:

— da sega (per mobili, carrozzeria, attrezzi agricoli, ecc.);

— da fenditura (lavorazioni del bottaio, scatole, cesti, corbe, cappelli di truciolo, lana di legno, vimini, fiammiferi, stecchini, cannelle da pipa, ecc.).

— da intaglio (lavori ordinari di faggio, lavori fini d'intaglio, giocattoli, strumenti musicali, ecc.).

C) Le industrie forestali:

— produzione del carbone (vita dei carbonai);

— distillazione del legno;

— le industrie della cellulosa (carta, seta artificiale, celluloide, collodio, esplosivi, ecc.);

— le industrie del tannino e delle sostanze tanniche;

— industria delle resine, dei balsami, degli olii eterei;

— industria dei legni da tinta.

D) Usi e applicazioni di prodotti speciali o secondari (sughero, manna, castagne, pignoli, la ghianda e la faggiola — i suini in montagna — bacche di mirtillo, sorbe, ecc.).

II. - Le industrie pastorali della montagna.

Il caseificio in montagna.

L'allevamento del bestiame in montagna.

Appendice. — La piscicoltura in montagna.

Le fotografie, stampate di preferenza in carta al citrato o in altra carta brillante di tinta fredda, devono avere una dimensione non inferiore a 9 per 12 o al formato *cartolina*.

Le due pubblicazioni: « *Il bosco, il pascolo e il monte* » e « *Il bosco contro il torrente* » sono guida sufficiente per far comprendere qual genere di fotografie interessi, la vivacità e la genialità con cui debbono essere prese.

Inoltre i concorrenti debbono tener ben presente che val meglio una sola fotografia perfetta e interessante in sommo grado, di dieci che lo siano in grado minore.

* * *

Le fotografie debbono servire per essere tradotte in incisioni.

La pubblicazione in cui entreranno avrà il formato delle due già fatte « *Il bosco, il pascolo, e il monte* » ed « *Il bosco contro il torrente* » che tutti conoscono e che sono in vendita al Touring a L. 1 ciascuna.

Bisogna penetrare lo *spirito di propaganda* di questo lavoro per porsi, nel fare fotografie, al punto di vista opportuno. Le fotografie debbono avere un significato ed un'anima. A seconda del soggetto scelto, converrà prendere un dettaglio caratteristico od un insieme, sempre tenendo conto delle dimensioni delle riproduzioni. Con macchine anche non grandi si possono ottenere così, utilizzandone abilmente il campo utile, negative preziose perchè contengono soltanto ciò che si vuole riprodurre ma lo contengono alla perfezione.

Le fotografie troppo piccole non servono. Il formato minimo fissato pel concorso è il 9 per 12 od il formato cartolina.

Verranno accettati anche *ingrandimenti* purchè da negative così perfette da presentarsi in condizioni di originali atti alla riproduzione, sia pure con qualche ritocco, che verrà fatto a cura del T.

Le carte più adatte sono quelle che dànno i maggiori dettagli specialmente nelle profondità e di preferenza con tinte fredde.

Il carattere di questo concorso non è di presentare fotografie che abbiano uno speciale valore di stampa per carte o viraggi, ma un valore come soggetto e come genialità nel prenderlo; infine come originale destinato espressamente alla riproduzione fotomeccanica.

Le copie presentate al Concorso devono essere due per ciascun soggetto: montate su semplice cartoncino a fondo *liscio*. Qualsiasi granitura di fondo è dannosa alla riproduzione, una delle copie almeno deve, nel verso, portare tutte le indicazioni per identificare con sicurezza il mittente ed il soggetto.

L'invio sarà fatto raccomandato ed accompagnato da lettera esplicativa all'indirizzo:

COMMISSIONE DI PROPAGANDA
PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO
PRESSO IL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO.

Tempo utile per l'arrivo: fino alla mezzanotte del 30 novembre 1912.

I concorrenti, pel fatto stesso del presentare i loro lavori al Concorso, s'intende accettino senz'altro lo svolgimento di questo, che avverrà secondo le norme abituali ed accettano pur senz'altro il giudizio inappellabile della Giuria, che verrà nominata dalla Commissione.

Tale giudizio verrà pronunciato entro un mese circa dalla chiusura del Concorso.

I concorrenti accordano al Touring, senza bisogno di altra esplicita dichiarazione, il diritto di riproduzione nelle sue pubblicazioni delle fotografie presentate al Concorso.

Il Touring *non restituisce* le fotografie presentate.

I nomi di tutti i premiati verranno pubblicati nella *Rivista*, come pure in calce a ciascuna fotografia pubblicata sarà indicato il nome dell'Autore.

Il Touring sarà grato a quanti vorranno, anche indipendentemente dal Concorso, aiutare l'opera di propaganda presentando graziosamente fotografie utili ai suoi scopi od anche soltanto indicare luoghi e soggetti adatti ad essere fotografati, eventualmente con l'indicazione precisa delle date opportune, se trattasi di soggetti che si possono prendere soltanto in determinate stagioni.

L'ESCURSIONE ALPINA DAL CERVINO AL ROSA.

A cura del Club Alpino Italiano, anche questo settembre avremo una bella manifestazione sportiva: un'escursione dal Cervino al Rosa. Gli iscritti sommano a parecchie centinaia, fra cui molte signore. Le nostre fotografie ci mostrano i punti più importanti della bellissima escursione:

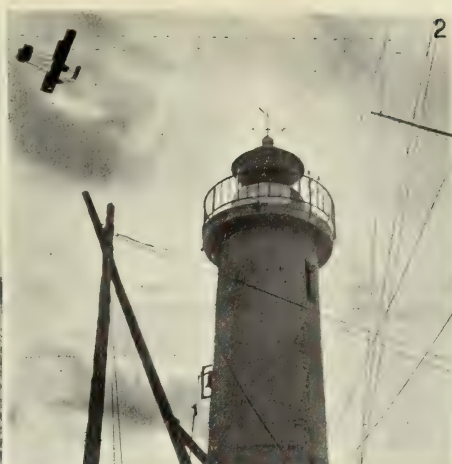
1. Il Monte Rosa. — 2. Il Cervino. — 3. Chatillon (dove s'inizia l'escursione). — 4. Gressoney St. Jean (dove l'escursione finisce).

L'ATTUALITA' NELL'IMAGINE.

LA GUERRA ITALO-TURCA. — 1. Il castello di Misrata sede del comando. — 2. Il marabutto di Capo Zuara smantellato dalle artiglierie dell' « Umberto I » — 3. Il ten. aviatore Manzini caduto in mare.

A MISRATA. — 1. Un accampamento fra le palme. — 2. L'oasi di Misrata.

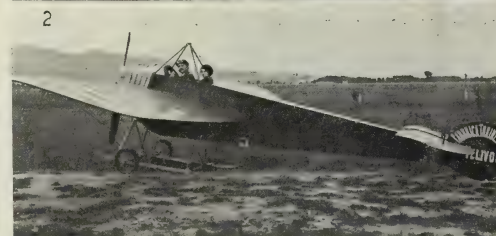
1. La targa offerta dal C. A. I. di Brescia all'eroico battaglione « Edolo ». — 2. Il draken ballon a Sidi Said. — 3. Zatterone al pontile di sbarco sulla spiaggia di Sidi Said.

LE GARE DI IDROAEROPLANI. — Ginevra: 1. L'idroaeroplano Breguet. — 2. L'idroaeroplano Deperdussin. — 3. L'idroaeroplano monoplano Grandjean.

Saint Malò: 1. Veyman su Nieuport. — 2. Renaux su Farman vola intorno al faro di St. Malò.

1. L'idro-aeroplano Donet Levèque. — 2. Beaumont prima del raid Parigi-Londra sul Donet Levèque. — 3. Il Donet Levèque visto posteriormente.

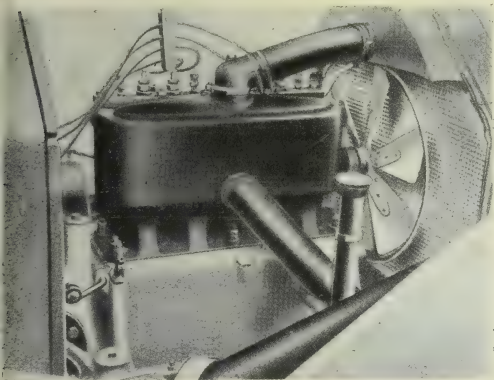
L'AVIAZIONE MILITARE IN RUSSIA. — 1. Gli apparecchi d'aviazione militare al campo russo di Sebastopoli. — 2. Il tenente russo Djebowsky, che compì il viaggio da Sebastopoli a Pietroburgo, al suo arrivo a Krasnoie-Selo. — 3. Il campo d'aviazione militare russo distrutto da un incendio.

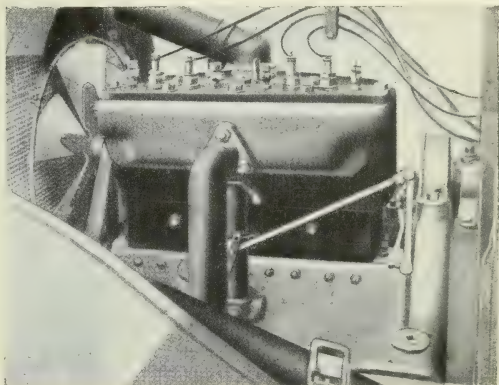
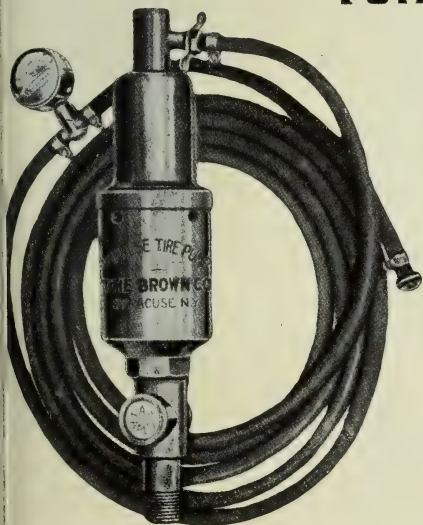
AUTOMOBILISMO. — 1. Il «meeting» automobilistico di Mont Ventoux: Boillot il «recordman» dell'ascensione. — 2. Una strada e un «tournant» del Mont Ventoux.

AEROPLANI E DIRIGIBILI ITALIANI E STRANIERI.

1. Il monoplano « Friuli » del *raid* Pordenone-Ariano Friuli. — 2. Il monoplano « Antoni » testè collaudato a Pisa per l'esercito italiano. — 3. Il monoplano « Caproni » donato all'esercito dalla Società Italiana di Aviazione. — 4. Il monoplano blindato « Jacchia » provato a Milano a Taliedo. — 5. Monoplano della Scuola Militare alla Malpensa.

1. L'idroplano « Sphere » (aviat. Mc. Lean) nel volo da Eastchurch a Londra. — 2. Apparecchio « Chiribiri » di Torino che ha volato a Lido d'Albaro. — 3. Il dirigibile « Hansa » nel viaggio attraverso la Germania (710 km. in 13 h 30'). — 4. Un impressionante *virage* di Prevost (Deperdussin a 164 km. all'ora a Reims).

IL CUORE DEGLI AUTOMOBILI HUPMOBILE 24-32 HP.

L'Hupmobile che realmente fece sparire il cavallo da tante città americane, e che tra tutte le marche americane ha trovato tanta voga in Italia, ha potuto far ciò solo in grazia alla perfezione del suo motore. Le due vignette che riproduciamo dànno subito un'idea della sua grande semplicità. Quello che non è apparente è la straordinaria potenza ed economia di questo motore. Basti però accennare il fatto che, mentre il breve alesaggio fa collaudare in Italia questo motore per soli 16 HP, esso ne sviluppa 32 per la sua lunga corsa di 140 mm. Su soli 100 m. di percorso esso lancia la macchina, con un carico completo di cinque persone, ad una velocità di 60 km. ed anche nelle salite del 9 % ritiene una velocità di 40 km. all' ora. Tutto ciò è ottenuto con un'economia di benzina incredibile. A queste doti si aggiunge una silenziosità sorprendente.

Il raffreddamento poi è tale che anche in salite fortissime, lunghe oltre 10 km., non si vede mai l'acqua a bollire.

Gli automobili Hupmobile devono a questo motore tutta la loro fama e noi dobbiamo congratularci con l'Agenzia Generale per l'Italia, Via Nazionale, 4, Roma, che ha saputo scegliere questa marca, che tanto contribuisce allo sviluppo dell'automobilismo in Italia, mettendolo alla portata di tutti.

POMPA AUTOMATICA "BROWN"

Abbiamo già presentato ai nostri lettori questa pompa che, innestata quando occorra, al posto di una candela, utilizza la forza del motore per pompare le gomme alla pressione dovuta. Molti sono coloro che hanno creduto che siano i gas del motore stesso che entrino nella camera d'aria, ma questo non è il caso, perchè la pompa è munita di una valvola esterna che aspira dall'atmosfera e fa passare nelle gomme aria assolutamente pura, la stessa che si respira. Per capacitare i dubbiosi l'Agenzia Generale della Pompa Brown, Via Nazionale, 4, Roma, manderà in prova queste pompe ai proprietari di automobili che ne facciano richiesta, pronta a riceverle indietro dopo tre giorni, se non daranno soddisfazione.

Diffidiamo i nostri lettori contro le contraffazioni che già esistono sul mercato, fatte di materiale scadente, e che non riescono nemmeno a pompare le gomme a più di tre atmosfere.

Lo slancio dei Soci del T. C. I. per la nobile impresa diretta da FERDINANDO MARTINI

UNA INTERA EDIZIONE DEI "CAPOLAVORI DELLA LETTERATURA ITALIANA", ESAURITA FRA I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO.

ANCHE LA NUOVA EDIZIONE OFFERTA A RATE MENSILI

Non possiamo che vivamente rallegrarci del favore con cui i nostri soci hanno accolto la nobile iniziativa diretta da Ferdinando Martini.

Un'edizione dei mirabili ventiquattro volumi costituenti la prima serie della collezione dei capolavori della letteratura italiana si è rapidamente esaurita e molti non hanno potuto avere che una parte dei volumi.

Una nuova edizione è già pronta ed anche per questa l'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO mantiene ferme le specialissime condizioni di favore offerte precedentemente a tutti i nostri soci e cioè: il pagamento dell'importo dei 24 volumi (L. 48) a rate mensili di L. 4.

Rammentiamo che i 24 volumi della prima serie sono:

1. ALFIERI: *Tragedie scelte.*
2 e 3. ARIOSTO: *Orlando furioso.*
4 e 5. BOCCACCIO: *Il Decamerone.*
6. CELLINI: *La vita.*
7. DANTE: *La Commedia.*
8. DANTE: *La vita nova* e *Il Convito.*
9. FOSCOLO: *Poesie.*
10. GIUSTI: *Poesie.*
11, 12, 13 e 14. GOLDONI: *Commedie scelte.*
15. LEOPARDI: *Canti.*
16. LEOPARDI: *Prose.*
17. MACHIAVELLI: *Il Principe* e *Le Deche.*
18. MANZONI: *I promessi sposi.*
19. MANZONI: *Poesie.*
20. METASTASIO: *Drammi scelti.*
21. MONTI: *Liriche e poemi.*
22. PARINI: *Poesie.*
23. PETRARCA: *Le rime.*
24. TASSO: *La Gerusalemme liberata.*

La più recente fotografia di FERDINANDO MARTINI.

Quanto, poi, alla veste dei volumi (che, come i lettori sanno, sono rilegati all'inglese con diciture in oro e labbro superiore orificato) le lodi unanimi di coloro che ne sono già in possesso ci dispensano dall'insistere sulla veramente squisita eleganza di tale edizione, tenuto calcolo, s'intende, della estrema mitezza del costo. Hanno, quindi, pienamente ragione il Ministro e il Sottosegretario di Stato della Pubblica Istruzione i quali, con alte parole d'encomio, hanno incoraggiato tale patriottica iniziativa che contribuirà alla diffusione della cultura nazionale. La collana diretta da Ferdinando Martini è ben degna d'insediarsi nella biblioteca di tutte le famiglie dei soci del Touring Club Italiano.

MANZONI
I PROMESSI SPOSI

Fac-simile dei volumi della collezione « CLASSICI ITALIANI »
Ogni volume (formato cm. 14 × 10) è leggiadramente rilegato e costa lire **2**.

I 24 volumi vengono spediti ai sottoscrittori a rate mensili, in 4 tempi: 6 entro il corr. settembre, 6 entro l'ottobre, 6 entro il novembre, e 6 entro il dicembre p. v.

Cedola di sottoscrizione

Il sottoscritto commette all'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO - Milano - Piazza Cavour, 5 - i ventiquattro volumi rilegati della collezione CLASSICI ITALIANI (I serie diretta da Ferdinando Martini) per l'importo di **L. 48** che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio dell'Istituto Editoriale Italiano in **Dodici rate mensili di lire quattro** a cominciare dal mese di settembre 1912 fino al mese di settembre 1913.

(T)

Data ....

Nome e cognome ....

....

Professione ....

Domicilio ....

....

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina vaglia di L. 4 (importo della prima rata) all'**ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO**, Milano, Piazza Cavour, 5.

I sottoscrittori in età minorile debbono fare aggiungere la firma del padre o di chi ne fa le veci.

La presente Rivista è stampata su carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano.

Informazioni

Aereologia

— A Spa si indisse per il mese di Agosto un grande Concorso Internazionale di cervi-volanti con un ammontare di premi per oltre 15 000 lire. Tale concorso si divideva in due parti principali: Cervi-volanti scientifici e Cervi-volanti militari.

Fra i primi erano classificati: quelli che servono per il sondaggio dell'atmosfera, trasportando nelle zone superiori apparecchi registratori per la temperatura e per l'umidità, nonchè quelli che possono essere utilizzati per la misura del vento alle varie altezze; quelli che servono per la fotografia del suolo e per rilievi di campagna; conformati cioè in modo da sollevare un apparecchio fotografico, che funzioni a comando da terra o mediante un sistema di orologeria (di questi una speciale categoria è destinata alle ricognizioni militari e deve perciò avere caratteri particolari).

Fra i secondi: quelli capaci di sollevare da terra forti pesi, che possano essere sostituiti da persone in apposite navicelle.

Naturalmente c'erano gare speciali di altezza raggiunta dai cervi-volanti, o di portata, o di velocità nella salita. Insomma era stimolata l'ingegnosità dei costruttori in ogni modo con vistose ricompense per il perfezionamento di questo apparecchio tanto antico quanto trascurato, che è in grado di rendere segnalati servigi.

In Italia noi non abbiamo che qualche raro amatore dello sport dei Cervi-volanti e per ciò che ne riguarda l'uso scientifico all'infuori di qualche ascensione Meteorologica negli Osservatorî di Pavia e di Vigna di Valle non se ne sente mai parlare. Eppure riteniamo che l'uso del cervo-volante da noi dovrebbe essere tentato e sviluppato su larga scala e applicato a tutti quei casi in cui può riuscire utile.

Nel mare del Nord non è raro vederne una utile applicazione per lanciare cavi di salvataggio a bastimenti pericolanti presso la costa o da un bastimento all'altro. In molti casi la fotografia del terreno, a parte l'uso militare pure così importante, può riuscire in modo assai più perfetto, sollevando l'apparecchio mediante cervi-volanti, che non con palloni frenati, l'uso dei quali è reso impossibile dal vento, a meno che non si adoperino dei palloni draghi la cui manovra è del resto difficile e costosa. Infine per tutti coloro che si sentono portati allo studio dei problemi, che interessano l'aviazione, nulla di meglio che iniziare il loro lavoro colla costruzione di cervi-volanti; sono questi i predecessori dell'aeroplano moderno; dal cervo-volante al planeur è breve il passo e dal planeur all'aeroplano non c'è di mezzo che il motore. Un cervo-volante che s'innalzi facilmente, che resti fermo nell'aria all'altezza che si desidera e che abbia tali requisiti da sopportare un peso proporzionato alla propria superficie con una stabilità, la massima possibile, tale apparecchio può essere il punto di partenza di un planeur e poi di un aereoplano, che soddisfi alle condizioni necessarie per la sicurezza del volo.

Sarebbe quindi utile che anche in Italia tutti coloro che si sentono portati verso questo genere di sport e di studio si raccogliessero e si unissero; i Clubs dei Cervovolisti sono numerosi in Francia e nel Belgio e recentemente hanno costituita l'Unione Internazionale dei Cervo-volantisti per lo scambio delle pubblicazioni, delle idee, di consigli fra le associazioni consorelle. E siccome l'unione fa la forza, quale conseguenza di tale accordo ne deriva il grande Concorso Internazionale, cui ho sopra accennato, con una così notevole offerta di premi.

Lo sport del cervo-volante, a parte ogni altra cosa, può contribuire al pari di ogni altro sport alla educazione fisica dei nostri giovani, i quali, unendo *utile dulci* al piacere, che l'esperimento procura, assoceranno lo studio sia pure rudimentale delle condizioni della nostra atmosfera.

Di questo concorso diremo non appena ci sia noto il risultato.

Aeronautica

— *I viaggi notturni dei dirigibili francesi.* — Il dirigibile *Clément-Bayard III* ha recentemente compiuto un viaggio aereo di 16 ore e mezzo. Partito alle 8,30 di sera da Lamotte-Breuil con nove persone a bordo, si è recato a Parigi, indi è passato sopra Nantes, Dieppe, Rouen e Beauvais ed è rientrato l'indomani nel pomeriggio nel suo *hangar*.

— Un altro viaggio magnifico, analogo al precedente, è stato fatto dal dirigibile Condé (quello che è salito a 1080 metri d'altezza battendo ogni *record*) il quale, partito da Issy-les-Moulineaux alle 6,10 di sera, non vi è tornato che l'indomani alle 10,40. Aveva a bordo, come il precedente, nove passeggieri.

FERRO-CHINA-BISLERI
QUORE TONICO
COSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
QUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

— *Concorso di sferici.* — La *Berliner Verein fur Luftschiffahrt* ha recentemente organizzato un concorso di palloni liberi. Vi hanno partecipato 11 palloni, di volume variante fra 1160 e 2200 metri cubi, quattro dei quali sono stati premiati.

— *Le ascensioni in pallone libero in Francia.* — Sono state fatte in Francia, nel primo semestre di quest'anno, 214 ascensioni, per le quali sono stati consumati 243 000 metri cubi di gas. Vi hanno preso parte 613 passeggieri, fra cui 128 ufficiali per ordine del Ministro della Guerra e 97 signore.

— *La Carta aeronautica internazionale al Congresso di Vienna.* — Su rapporto di Carlo Lallemand, la Commissione di cartografia della Federazione Aeronautica Internazionale, riunita a Congresso a Vienna, ha adottato, per la futura carta internazionale aeronautica, il progetto elaborato l'anno scorso dalla Commissione Permanente di navigazione aerea del Ministero dei Lavori Pubblici di Francia, e di cui l'Aéro Club de France ha già cominciato l'esecuzione. Questa carta, com'è noto, nella scala del 200 000 sarà un ingrandimento della carta del mondo avente la scala di un milionesimo, recentemente intrapresa in seguito ad un'intesa generale dei principali Stati civili.

— *Inaugurazione di due stazioni per dirigibili in Westphalia.* — Il giorno di Pentecoste sono stati inaugurati due nuovi aerodromi in Westphalia, l'uno a Essen-Gelsenkirchen e l'altro a Warme con un *hangar* per il nuovo dirigibile *Parseval* 12, di 8000 metri cubi, che è stato battezzato Charlotte e che appartiene alla L. V. G.

— *Un parco aerostatico militare ad Adrianopoli.* — E' stato inaugurato ad Adrianopoli, in Turchia, un importante parco aerostatico militare. Il materiale occorrente è stato fornito al governo ottomano dalla Casa Riedinger di Augusta (Baviera); il grande *hangar* pel dirigibile è stato costruito in cemento armato sotto la direzione del colonnello Riza Bey, capo dell'Ufficio tecnico delle piazze fortificate, il quale ha pure diretto la costruzione dei locali destinati ai generatori di gas, ai compressori, alle locomobili, ecc.

Alpinismo

Il VII Congresso della S. U. C. A. I. — Il 15 agosto si svolse a Tendopoli nell'Alto Cadore, il VII congresso della Staz. Univ. al quale assistettero, oltre che il deputato Loero, le principali autorità governative, le rappresentanze comunali del Cadore, dello Zoldano e dell'Agordino, i consoli locali del Touring Club Italiano e le rappresentanze della Sez. di Venezia e Cadorina del C. A. I. Tendopoli è fantasmagoria di costumi, di signore e di alpinisti di tutta la regione veneta.

Il rappresentante della Direz. Generale della *Sucai*, fissa l'attenzione dei convenuti sul fatto che l'istituzione alpinistica nazionale non solo si prefigge lo scopo di avviare i giovani alla montagna, ma dirige e utilizza le energie degli studenti d'Italia a migliorare la conoscenza e a intensificare lo studio delle regioni alpine.

La *Sucai* cerca quest'anno di ottenere anche un risultato pratico a tutto vantaggio della regione dolomitica. Ha convocato i rappresentanti dei comuni del Cadore, dell'Agordino e dello Zoldano, affinchè espongano il loro pensiero intorno a tutto quanto potrebbe tornare utile per la messa in valore della regione stessa. Gli studenti alpinisti da questi desiderata ne ricaveranno molti e svariati temi di studio.

La *Sucai* concreterà invece le linee generali che forniranno la trama d'un piano regolatore per la valorizzazione della regione dolomitica.

Si potrà così stabilire una guida per l'iniziativa privata la quale potrà così essere meglio indirizzata nello sviluppo delle proprie iniziative. Il presidente del congresso invita i convenuti ad esporre le loro proposte concrete intorno a quanto essi credono che debba essere considerato da quell'ente o da quelle persone che verranno incaricate di redigere il piano regolatore della regione dolomitica. L'avv. De Bettin per la Deputaz. Prov. enumera le risorse locali sulle quali si deve fissare l'attenzione. Il cav. Pellegrini rileva l'opera di concordia della *Sucai* e dimostra la necessità d'intensificare i mezzi di trasporto. Parlano

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Tappeti
Coperte
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
Filiali
MILANO
ROMA
TORINO
GENOVA
FIRENZE
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

E.F.C.
"MARCA DEPOSITATA"
Provate i nostri
Fazzoletti di lino
Marca Leone E.F.C.
Prodotti speciali, garantiti all'uso.
Campioni gratis e franco a richiesta.
Fabbriche Telerie E. FRETTE e C.
MONZA
Milano - Roma - Torino - Genova - Firenze.

ancora il cav. Protti, il cav. avv. G. B. Vecellio che a nome della Sez. Cadorina del C. A. I. dice che essa si mette a completa disposizione della *Sucai* per quanto occorre fare di alpinistico nella regione, il deputato Loera salutando la gioventù studiosa accampata nell'Alto Cadore. Infine si vota l'ordine del giorno Garrone: «I congressisti persuasi della necessità di una concorde e sollecita opera onde coordinare gli sforzi e le energie industriali per conseguire i migliori risultati atti a far maggiormente apprezzare il Cadore, l'Agordino e lo Zoldano, delibera di far redigere un piano regolatore della valorizzazione della regione dolomitica sopratutto per quanto riguarda lo sviluppo, lo sfruttamento delle risorse naturali e industriali, l'irradiazione e la rapidità delle comunicazioni e dei trasporti, l'ubicazione, la qualità e le comodità degli alberghi e dei rifugi; gl'itinerari turistici ed alpinistici, l'illustrazione e descrizione generale della regione e la propaganda a favore di essa.

Nomina a tale scopo una speciale commissione la quale abbia a compilare un progetto pratico e rapidamente realizzabile coll'appoggio morale e finanziario dello Stato, della Provincia, dei Comuni e di tutti gli enti interessati; onde addivenire allo sviluppo completo e moderno di tutta la zona alpina situata ai confini orientali della Patria.

Automobilismo

— *Il concorso militare 1912 per carri trasporto automobili.* — La prova di resistenza, della quale abbiamo già dato notizia, indetta dal Ministero della Guerra francese per carri trasporto, rimorchiatori e treni automobili, s'è svolta durante tutto il mese di luglio u. s. su un circuito attorno a Versailles. I premi erano suddivisi per categorie: Pei carri trasporto erano destinati, per un minimo di carico di 2000 chili, 2000 franchi come premio d'acquisto, con un aumento di 150 franchi per ogni 250 chili di carico utile in più del minimo. V'era inoltre un premio di manutenzione di 1000 franchi con un aumento di 50 franchi per ogni supplemento di carico di 250 chili. Pei carri trasporto rimorchiatori erano destinati i premi in proporzione a quelli precedenti.

Pei treni erano stabiliti un premio d'acquisto di 6000 franchi per un carico minimo di 8000 chili, ed un premio di manutenzione di 3000 franchi. Gli aumenti erano rispettivamente di 200 e di 100 franchi ogni 500 chili di carico in più.

I combustibili impiegabili dovevano essere successivamente benzina, alcool carburato e benzolo.

I veicoli presentati al concorso furono 64, dei quali soltanto 4 carri trasporto rimorchiatori. Nessun treno, e nemmeno nessun veicolo a motore a vapore ha preso parte alla gara.

— *Il Grand Prix del Belgio.* — Il Royal Automobile Club de Belgique ha organizzato a Dinant una corsa, aperta a tutte le automobili munite di motori, di 2, 4 e 5 litri di cilindrata, da corrersi in due giorni su 1452 chilometri, pari a 12 giri del circuito. A ciascuna cilindrata corrispondeva una determinata velocità media minima e ciascun concorrente riceveva un punto per ciascun giro percorso alla velocità media prevista. La classifica era fatta per totalizzazione di punti, ed i concorrenti erano distribuiti in due categorie, l'una per le *équipes* di tre vetture, i cui punti venivano totalizzati, e l'altra categoria per gli individuali. Le velocità medie previste erano naturalmente inferiori a quelle che potevano fare le vetture concorrenti, le quali procedevano rapidamente fra due controlli, salvo attendere la loro ora di passaggio quando erano in vista del più prossimo controllo.

— *Corse automobilistiche in Russia.* — Risultati delle diverse corse:

Premio dello Tsar. 1° Chorigine su Loreley.

Premio del Gran Duca Michele. — 1° Petit, su Bedford.

Premio dell'A. C. I. R. (équipes di due vetture) Efront e Lepine su *Lancia.*

Premio Individuale. — 1° Valentin su Hispano-Suiza. 2° Efront su *Lancia;* 3° Lepine su *Lancia.*

Premio di Révat. — 1° Kienast su Komnik.

Medaglia vermeil. — Rietti su *Itala.*

FN FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE
HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio) FN

Sono arrivate e formano la meraviglia dei primi possessori, le rinomatissime Motociclette FN di

IIIª Serie IIIª

con cambio di velocità e debrayage al manubrio (ales. 65×86 corsa)
con notevoli modifiche e migliorie.

Data l'enorme richiesta è utile prenotarsi subito presso i singoli Agenti delle varie Provincie e presso gli Agenti Generali per l'Italia:

A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telefono 7-90 - MILANO

TRIGEMINA
RACCOMANDATA
DA AUTORITÀ MEDICHE

Il potere antidolorifico delle CAPSULE di TRIGEMINA si esplica con successo straordinariamente sicuro e pronto. La Trigemina agisce nel modo il più efficace *nei dolori di capo, dei denti, e dell'orecchio,* come pure in tutte le affezioni specie *dei Nervi cerebrali diretti.* Non arreca mai disturbi successivi di forte intontimento. — Flac. orig. da 20 cap. di gr. 0.25 ciasc. L. 2.– Scat. orig. da 10 caps. di gr. 0.25 ciasc. L. 1.20 – Si trovano in tutte le farmacie. – Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRUNING – Milano, Via Mario Pagano, 44

— *Il Grand Prix dell'A. C. F.* 1913. — La Commissione Sportiva dell'A. C. F. nella seduta del 10 luglio ha deciso che il Grand Prix dell'A. C. F. 1913 sia organizzato sotto le seguenti condizioni:

1° La quantità massima di carburante accordata a ciascun veicolo sarà calcolata nella proporzione di 20 litri per 100 chilometri.

2° Il peso imposto sarà di 800 chili al minimo e di 1100 chili al massimo.

La lunghezza della corsa sarà di circa 900 chilometri. Le iscrizioni saranno ricevute dietro pagamento della tassa di L. 4000 per vettura, senza limitazione di iscrizioni per Case costruttrici.

Se al primo novembre non si avranno 40 iscrizioni, la Commissione Sportiva si riserva di annullare la corsa, o, se le iscrizioni sono eccessive, di eliminare dei concorrenti per estrazione a sorte, con prove eliminatorie, o con altri mezzi a sua scelta.

— *La riunione del Mont Ventoux.* — Le corse si svolsero il 10 e l'11 d'agosto su un percorso di 21 chilometri e 600 metri di cui 10 con pendenza del 9 %; 6 del 9,6 % e gli ultimi 100 metri del 13 %.

Vetture da turismo: *Quinta categoria.* —1° Cottin-Desgouttes (Pont) in 24 m. 35 s.

Sesta categoria. — 1° Schneider (Juvanou) in 28 m. 11 s.

Ottava categoria. — 1° C. I. D. (Naas) in 34 m. 15 s.

Nona categoria. — 1° Apollo (Toundorf) in 42 m. 35 s.

Vetture da corsa: *Categoria tipo Grand Prix.* — 1° Peugeot (Boillot) in 17 m. 46 s.

Prima categoria. — 1° Cottin-Desgouttes (Deyelier) in 18 m. 38 s.

Terza categoria. — 1° Bugatti (Bugatti) in 19 m. 16 s.

Quarta categoria. — 1° F. I. A. T. (Tangazzi) in 21 m. 51 s.; 2° Aquila (Marsaglia) in 23 m. 24 s.

Quinta categoria. — 1° Hispano-Suiza (Gura) in 22 m. 50 s.

Sesta categoria. — 1° Hispano-Suiza in 24 m. 36 s.

Settima categoria. — 1° Aquila (Dargentina) in 24 m. 56 s.

Ottava categoria. — 1° Vermorel (Ferrand) in 38 m. 8 s.

Nona categoria. — 1° Apollo (De Vizcaya) in 28 m. 14 s.

Undicesima categoria. — 1° Bugatti (Frederick) in 27 m. 14 s.

Tredicesima categoria. — 1° Lyon-Peugeot (Thomas) in 21 m. 14 s.

Linee automobilistiche.

— Il Touring Club Italiano ha pubblicato una carta d'Italia nella quale vennero segnate tutte le linee automobilistiche attualmente in esercizio e dove sono riportate le principali strade automobilistiche di grande comunicazione. Tale carta è unita all'*Annuario dell'Automobilismo* 1912 edito nello scorso mese d'agosto dal Touring stesso.

— Vennero inaugurate le linee automobilistiche seguenti:

Dell'Alta Valle del Po da Barge a Crissolo;
Verona-Boscochiesanuova;
Castelnuovo Garfagnana-Piandelagotti;
Codogno-Crema;
Stazione di Poggio Mirteto-Rieti;
Bagni di Lucca-Bagni di Montecatini, per la stagione estiva, ed è in via di attuazione l'altro servizio Bagni di Lucca-Abetone;
Pordenone-Maniago;
Primolano-Fonzaso-Primiero.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato, in via provvisoria, il servizio automobilistico sul percorso Pistoia-Cireglio-Piastre-Prunetta, con riserva di convertire in definitivo il servizio stesso dopo compiute le pratiche necessarie.

Aviazione

— *Da Sebastopoli a Pietroburgo in aeroplano.* — Un aviatore militare russo ha effettuato recentemente il viaggio aereo da Sebastopoli a Pietroburgo.

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8 (Nuovo) Grand Hotel Baglioni
Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.
Stessa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

FRANCOBOLLI AUTENTICI
DI MISSIONI STRANIERE
venduti a peso. - Garantiti (non scelti). Domandare circolare esplicativa (in italiano) al Directeur des Timbres-Poste des Missions, 141 rue des Redoutes.
TOULOUSE (Francia).

"BACTEROL"
Dotato dei migliori certificati delle più importanti Celebrità Medico-Chirurgiche
Adottato dagli Ospedali e Cliniche d'Italia.
MILANO, Via S. Gregorio, 45 - Tel. 39 89
Telegrammi: BACTEROL - MILANO
Società Disinfettante Bacterol Milano
Marca e Nome depositati.
"BACTEROL"
Il più potente BACTERICIDA
Il più energico ANTISETTICO
Tipo Medico Tipo Tecnico
Tipo Veterinario Tipo Toilette

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

— *L'aviazione in Grecia.* — L'aviatore Komberos, a bordo di un biplano *H. Farman*, trasformato in idro-aeroplano, ha compiuto il viaggio da Atene all'isola Hydra in 43 minuti, cioè alla velocità media di 95 chilometri all'ora.

— *Il concorso militare inglese* si è iniziato il 31 luglio a Larkhill, nella pianura di Salisbury. Gli apparecchi iscritti erano i seguenti: Due Hanriot, un Vickers, due Aero, due Bréguet, due Howard-Wright, quattro Bristol, un Flanders, un Handyside, un Aerial Wheel, un Mersey, un Deperdussin inglese, un M. Farman, un Kny, un Lohner, un Harper, un Piggott, un Page, due Deperdussin francesi, due Cody e un Borel.

A Larkhill si sono costruiti *hangars* e si sono improvvisate tende pei costruttori, aviatori, meccanici e pei giornalisti, poichè il villaggio più vicino al campo delle prove dista da questo 13 chilometri.

La Commissione giudicatrice, era costituita dalle più note autorità scientifiche d'aviazione ed era presieduta dal generale Henderson, capo dell'aviazione militare.

— *Da Parigi a Londra in biplano.* — I più grandi viaggi aerei sono stati sinora compiuti dai monoplani, mentre i biplani, non potendo competere in velocità coi primi, hanno cercato di aumentare sempre più il peso utile trasportabile. Ecco però che i biplani si mettono anch'essi sulla via per i grandi viaggi: Il 21 giugno scorso l'aviatore Guillaux, in compagnia d'un amico, ha percorso felicemente, a bordo d'un biplano *Caudron*, la distanza che separa Parigi da Londra.

— *L'Aéro-Cible Michelin.* — Il 15 agosto a Mourmelon le Grand si sono chiuse le gare per il premio dell'*Aéro-Cible Michelin*. Com'è noto, erano fissati 50 000 lire per l'aviatore che da 200 metri almeno di altezza avesse lasciato cadere il maggior numero di bombe in un bersaglio avente il diametro di 10 metri; 25 000 lire per l'aviatore che da 800 metri d'altezza avesse collocato il maggior numero possibile di bombe in un rettangolo rappresentante un *hangar* per dirigibili e, infine, 10 000 lire per chi avesse inventato un apparecchio per il lancio delle bombe munito di mira.

Tutti e tre i premî sono stati vinti dalla coppia *Gauber* (pilota) e *Scott*, bombardiere e inventore dell'apparecchio di mira. Lo Scott, che è un ufficiale americano, riuscì infatti a collocare 12 bombe su 15 in ambedue i bersagli.

— *Nuovo « record » di velocità con passeggiero.* — Il 5 luglio scorso, all'aerodromo Martinet-Legagneux, a Carbeaulieu presso Compiègne, l'aviatore Legagneux ha percorso, su di un monoplano Zens con passeggiero, 124 chilometri e 385 metri in un'ora.

I *records* precedenti furono: 10chm. in 4' 45'' $^{4}/_{5}$; 20 chm. in 9' 32'' $^{4}/_{10}$; 30 chm. in 14' 21'' $^{2}/_{5}$; 40 chm. in 19' 9'' $^{2}/_{5}$; 50 chm. in 23' 59'' ; 100 chm. in 48'3'' $^{2}/_{5}$;

— *Nuovi « records » di durata con passeggieri.* — L'aviatore Schirmeester ha battuto il *record* del mondo di durata, di volo con quattro passeggieri, tenendo l'aria, il 5 luglio scorso a Leipzig, per 33'52''.

— Olerich ha battuto il *record* di durata con due passeggieri rimanendo in volo per 2 ore e 41 minuti. Entrambi pilotavano dei biplani.

Ferrovie

— *La soppressione dei passaggi a livello ferroviari.* — Tutti sanno di quale importanza pel traffico ferroviario come pel traffico ordinario sia la soppressione dei passaggi a livello. Sulle ferrovie germaniche se si tratta di nuove linee anche a traffico limitato, i passaggi a livello vengono del tutto evitati; e sulle linee esistenti si vanno man mano sostituendo sovrapassaggi o sottopassaggi agli attraversamenti a raso. Sulle sole ferrovie prussiane negli anni dal 1899 al 1910 furono soppressi 3528 passaggi a livello, di cui 2338 su linee principali e 1190 su linee secondarie. Queste soppressioni non sono state fatte in occasione di ampliamenti o sistemazioni di stazioni, ma indipendentemente, o perchè erano richieste da esigenze di servizio o perchè riu-

Accumulatori Elettrici TUDOR

MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA

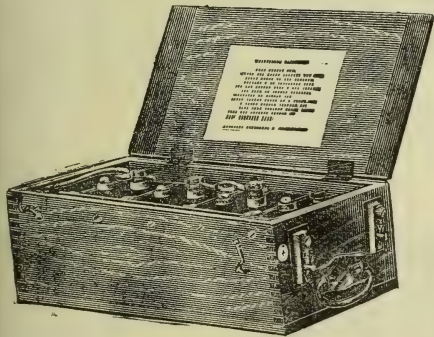
Società Generale Italiana Accumulatori Elettrici

Sede MILANO

Via S. Gregorio, 33

Stabilimento MELZO

BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA

Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.

BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.

Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.

Listini e preventivi gratis a richiesta

scivano convenienti in quanto la spesa annuale richiesta dalla sorveglianza superava l'interesse del capitale occorrente, tenuto conto del contributo di altri enti interessati, alla creazione del nuovo passaggio. La spesa sostenuta a tale scopo si eleva in totale a 82 milioni di marchi, pari a 102 milioni e mezzo di lire. Per l'anno 1911, del quale non si conoscono ancora i risultati, fu prevista la soppressione di 559 passaggi a livello, di cui 474 su linee principali e 85 su linee secondarie.

L'aumento della circolazione nelle grandi città. — E' provato che la circolazione sui mezzi di trasporto in comune delle grandi città cresce assai più rapidamente della popolazione. Ciò si spiega anzitutto col popolamento progressivo dei quartieri della periferia e delle località suburbane da parte di abitanti che hanno la sede dei loro affari nel centro della città; ma altre cause v'influiscono ed in misura notevole. All'infuori degli spostamenti obbligatori imposti dalla necessità della vita, dalle occupazioni o dal mestiere che si esercita, vi sono corse volontarie che si fanno per una ragione o per l'altra senza un motivo imperioso. Il benessere crescente fa nascere, d'altra parte, l'avversione al lavoro fisico: si tende perciò a servirsi della tramvia o della metropolitana anche per tragitti che una volta si facevano a piedi.

Guardando le cose più da vicino si può dire che, indipendentemente dalle indicate osservazioni, l'aumento straordinario della circolazione nelle grandi città è effetto della radicale trasformazione avvenuta nei mezzi di comunicazione dal punto di vista della rapidità e del buon mercato dei trasporti. Ecco, ad ogni modo, alcune cifre interessanti. A Dresda, Strasburgo, Norimberga, Stocolma, l'aumento del traffico sulle tramvie è cinque volte più elevato dell'aumento della popolazione. A Parigi, Marsiglia, Pietroburgo, Monaco, Genova il numero dei viaggiatori sulle tramvie cresce da sei a dieci volte più che il numero degli abitanti. Sulle tramvie della città americana di Détroit (Michigan) si ha lo straordinario numero di 377 viaggiatori all'anno per abitante, a Nuova-York se ne hanno 321, a Parigi 249, a Marsiglia 192, a Francoforte 191, a Colonia 170. A Milano siamo vicini, nel movimento tramviario, a 100 viaggi all'anno per abitante.

Le ferrovie della Tripolitania. — Ecco alcune notizie sulle nostre ferrovie in Tripolitania, riportate nella *Rivista tecnica delle Ferrovie italiane.*

E' stata attivamente ripresa la costruzione del tronco verso Tagiura, che si prevede possa esser fra breve ultimato. E' attualmente in corso di studio il tracciato pel prolungamento del tronco di Gargaresch nella direzione di Zanzur.

Il tronco Tripoli-Gargaresch è in piena attività, sia per il rifornimento delle truppe delle oasi di Gargaresch e di Zanzur, sia pel trasporto del pietrame destinato ai lavori del porto ed alla costruzione del muro di cinta di Tripoli.

Continua regolarmente il servizio giornaliero sul tronco Tripoli-Ain Zara. I treni compiono il percorso in 44 minuti, comprese le due fermate alla Caserma di Cavalleria ed al Bivio Fornaci.

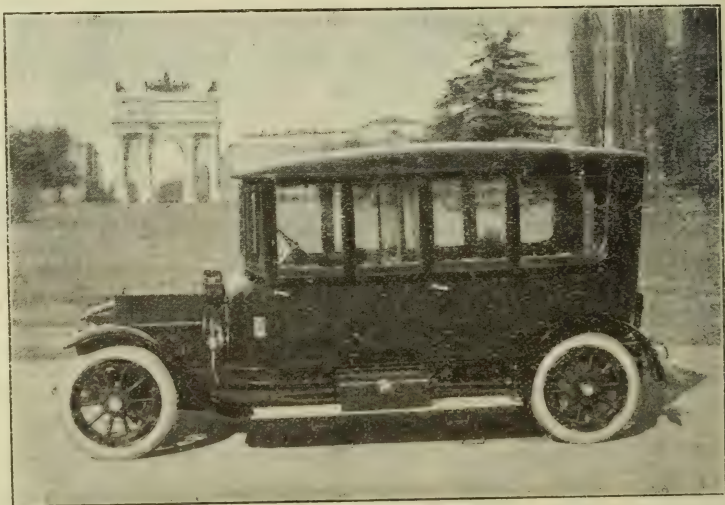
Vari lavori di sistemazione sono stati recentemente eseguiti nei binari di raccordo col porto ed altri se ne stanno eseguendo allo scopo di dare un assetto stabile alle opere compiute nei primi tempi.

Ferrovie e Tramvie

— Venne inaugurata la linea tramviaria Mestre-Mirano.

— E' stato pubblicato il R. Decreto col quale si approva e si rende esecutoria la convenzione stipulata fra il Ministero dei Lavori Pubblici ed il Sindaco di Montepulciano per la concessione dell'esercizio ferroviario per la trazione a vapore ed a sezione ridotta Montepulciano Stazione e Montepulciano Città.

Geografia

— *La recente eruzione dell'Etna* può dirsi prevista dalla relazione di Gaetano Platania sulla grande eruzione del settembre 1911, la quale, al pari di quella

LANCIA - Berlina.
Montata con pneumatici " MICHELIN ,,
FABBRICA AUTOMOBILI
TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75
LANCIA
— 1912 —
TIPO UNICO
20-30 HP.

del marzo-aprile 1910, si chiuse repentinamente. Le grandiose manifestazioni del gennaio 1911 (esili fili vetrosi contenuti nelle ceneri, e indicanti una notevole fluidità del magma lavico; pennacchio di vapori rosseggianti sul cratere centrale, e indicanti che la lava incandescente era giunta fin all'orlo del cratere, a quasi 3279 metri), analoghe a quelle del Kilanea, fecero chiamare «fase hawaiana» quel primo periodo, che potè dirsi chiuso, colla scomparsa dei fenomeni luminosi, il 6 febbraio. Il 27 maggio si apriva sul pendio nord-est del cono centrale una enorme voragine di sprofondamento, dalla quale s'innalzava più tardi, il 10 settembre, una nube bianchissima di vapori, contrastante col grigio-giallastro delle due colonne di cenere vomitate dal cratere centrale. Grandiosa la colata di lava che, sul versante nord, fra Linguaglossa e Solicchiata, stendesi fra Monte Nero e Monte Balsamo, fra 1800 e 600 metri di altitudine, per una lunghezza, da nord a sud, superiore a 6 chilometri e mezzo: indescrivibile lo spettacolo delle cinque bocche, vomitanti enormi getti di materiali infocati, di ceneri e di fiamme, a più di 400 metri di altezza. La lava cade in falde gigantesche; si stira, si contorce, fluisce in stalattiti, rigagnoli e cascate d'oro fuso, dalla serie dei crateri che furono detti «Monte del Cinquantenario». Numerosissime le bocche, che nel rilievo topografico del Taffara appaiono divise in 14 gruppi, e che il Platania divide in quattro sezioni, noverandone ben 20 nella prima, fra 2100 e 2550 metri, dove, non molto lungi dal Monte Frumento, è sorto un cratere profondo 200 metri. Nella seconda sezione prevalgono le buche cilindriche, da cui escono violenti getti di gas e recenti materiali frammentari, fra cui si scorgono rami ancora fumanti. La terza, a cui spettano le bocche effusive della serie orientale e mediana, presenta un pendìo che giunge spesso ai 40 gradi. Nella quarta, che corrisponde alla serie dei crateri occidentali, ai piedi del Monte Nero, è tutto un «apparato eruttivo di tipo classico etneo», con intensa attività stromboliana, cioè con getto di lapilli, scorie e tombe: ad essa appartiene un gran monte allungato, che ha preso in parte il posto della squarciatura, da cui fluì la principale colata di lava. Solo le determinazioni rigorose, che verranno eseguite sotto la direzione di Annibale Riccò, diranno se l'ultima eruzione è intimamente legata all'arresto quasi improvviso dell'attività vulcanica verificatosi nella catena orientale delle bocche 1911, e solo dopo un gran numero di osservazioni, in un lontano futuro, si potrà dire con sicurezza se le ultime eruzioni dell'Etna e dello Stromboli (9 agosto) sono del tutto indipendenti.

Geologia

— *Elefanti fossili nella lignite di Leffe (Valle Seriana).* — Da due anni vennero ripresi i lavori nel noto bacino lignitifero di Leffe, presso Gandino, in Valle Seriana, che già altra volta ha dato non pochi e interessantissimi avanzi fossili, specie di mammiferi. Affatto recentemente, nel traforo di una galleria, si incontrarono nella massa della lignite gli ossami, le zanne ed i molari di un elefante di notevoli dimensioni.

Ben conservati sono specialmente tre molari ed una zanna lunga poco men che due metri. L'altra zanna e le ossa durante l'estrazione andarono in frantumi, essendo di difficilissima conservazione. Interessanti sono in particolare i molari per la determinazione della specie dell'elefante di Leffe, che non è ancora ben nota.

— *La fine della «pietra oscillante» di Tandil nell'Argentina.* — Era nota in tutto il mondo la così detta «piedra movediza» di Sierra Tandil, nella provincia di Buenos Ayres, un enorme blocco di granito isolato dalla erosione atmosferica ed appoggiato in curiosissime condizioni di equilibrio sopra un'inclinata parete di roccia. Col diametro di cinque metri, il peso di 270 tonnellate, la «pietra» di Tandil oscillava al soffio del vento ed anche alla semplice pressione della mano, ma, secondo la leggenda, nulla avrebbe potuto rovesciarla dal suo posto, e costituiva una delle più attraenti curiosità naturali per gli Argentini, che si recavano frequentissimamente a visitarla.

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA
ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

1° FISCHER su Biplano
FARMAN con
BOUGIE
OLEO
Marca testa di negro.
nel concorso
d'idro-aeroplani
a MONACO

POTENZA
ROBUSTEZZA
COMODITA'
DURATA
LA PAIGE
È LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI A 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, necessaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP. - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DEPARTEMENT K. DETROIT MICH. U.S.A.

Ora questo bel fenomeno naturale non è più che un ricordo: il 29 di febbraio del corrente anno la « pietra di Tandil » rovinò al piede della rupe sulla quale riposava. L'erosione progressiva operata dagli agenti atmosferici, ed in ispecie la deflazione, ha diminuito a poco a poco il punto d'appoggio, ed il mirabile equilibrio venne a mancare. La « pietra », nella caduta, andò in pezzi, e più non è riconoscibile. Ricordiamo che di simili rupi oscillanti, dovute ad una analoga origine, se ne hanno in Cornovaglia, in Bretagna, ecc. Sopra rupi oscillanti sono costruite delle curiose pagode nella Birmania.

— *I rettili fossili dell'Africa tedesca.* — Abbiamo già altra volta ricordati i fossili giganteschi rinvenuti a Tendaguru, nell'Africa orientale tedesca. Aggiungiamo ora che un nuovo giacimento fossilifero si è trovato nel distretto di Kilwa e si crede che anche questo sarà fecondo di meraviglie paleontologiche.

A Tendaguru è sorto un nuovo villaggio sul luogo degli scavi, ai quali lavorano da tempo trecento negri. Tra i fossili ivi scoperti, il paleontologo E. Fraas di Stoccarda ha riconosciuto gli avanzi di due specie gigantesche di sauriani, alle quali ha imposto il nome di *Gigantosaurus africanus* e di *G. robustus*, nomi certo bene appropriati, poichè essi presentano dimensioni superiori notevolmente a quelle dello stesso famoso *Diplodocus longus Carnegiei*, lungo 22 metri, e trovato nei terreni giuresi del Wyoming, negli Stati Uniti. I più grossi individui delle specie africane hanno infatti delle vertebre che giungono alla enorme lunghezza di un metro e venti centimetri, hanno costole di due metri e mezzo e un omero di due metri e dieci centimetri; dimensioni queste che sono pressochè doppie di quelle del Diplodocus.

Un omero del gigantosaurus pesa 225 chilogrammi: l'intero scheletro può pesare, quando sia imballato, da 10 a 12 tonnellate. Notisi poi che la grande fragilità di questi ossami richiede talvolta che siano ricoperti da uno strato protettore di gesso. Il costo di uno di tali scheletri, portato a Berlino, giunge alla enorme somma di 150 000 marchi all'incirca, senza contare le spese di montatura, che non possono essere indifferenti. Nessuno però troverà che questi danari siano male impiegati, e non potrà non sentire una sincera ammirazione per il paese che con sì potenti mezzi contribuisce all'aumento del patrimonio scientifico di tutto il mondo.

Strade

— *Le massicciate stradali e le automobili.* — La Commissione Tecnica dell'Automobile Club Francese, ha constatato come le strade del circuito di Dieppe, dopo le corse automobilistiche, ad onta della lunghezza della prova e del numero delle vetture, non abbiano subìto deterioramenti eccessivamente gravi. Nelle svolte solo si riscontrarono dei solchi dovuti allo slittamento delle ruote dovuto alla forza centrifuga. Parve anzi nuovamente dimostrato come su una strada di superficie perfettamente unita, la velocità, il peso e la potenza, intesi nei limiti abbastanza ampi delle vetture da corsa, non sono di danno. Invece il rapporto del peso aderente della vettura alla potenza disponibile sull'albero motore deve avere un valore tale che lo slittamento delle ruote motrici sia impossibile, e ciò nell'interesse della strada e degli pneumatici.

E gli *antisdrucciolevoli* (*antidérapants*), secondo la stessa Commissione, *accrescendo l'aderenza e avendo un rilievo conveniente, hanno certamente contribuito a limitare lo slittamento e la distruzione della strada.*

Si sa che le variazioni di accelerazione sono particolarmente nocive alle massicciate e alle ruote; eppure davanti alle tribune dove gli arresti e le partenze erano frequentissimi, la strada si presentava perfettamente unita. La ragione di ciò va attribuita ai grandi progressi fatti nei meccanismi d'innesto e di freno, nella sospensione, nelle molle frenate, nella ripartizione del peso, ecc.

All'inizio delle salite tuttavia, dove veniva mutata velocità, si verificarono sulla strada delle solcature, confermando la necessità di un cambio di velocità progressivo. Nelle svolte le vetture più pesanti slittavano all'infuori colla parte posteriore al mutare di direzione, mentre le vetture più leggere slittavano su tutte quattro le ruote.

GUIDO POMA Agente Generale per l' Italia:
Nuovi Modelli 1912 Motori Monobloc 10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-48
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-52
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

D. LAZZARONI & C.° - Milano - SARONNO - Monza
Biscotti = Specialità Amaretti = Cioccolatto
BISCOTTI RACCOMANDATI
da THÈ: Oswego - Marie - Petit Beurre - Albert - Riso - Bastoncini Vanille
da COMFORT: Savoiardi - Champagne - Biscotti uso Novara - Mignon - Nutritivi all'Avena
da DESSERT: Assortimento Variés Fins - Croccanti alla Granella e Mandorla - Assortimento Wafer & Fruit Wafer al Cioccolatto od al sugo naturale
Per Campagna, Gite, Escursioni chiedere listini speciali scatole e pacchi postali
Degustate col vino la nostra specialità Amaretti di Saronno. — Dolce Mondiale
Domandate ovunque i BISCOTTI LAZZARONI, i soli uso Inglese composti di materie di prima qualità o di burro finissimo.

L'inclinazione del piano stradale dall'esterno verso l'interno nelle svolte è utile per la sicurezza delle automobili, ma non per la conservazione della strada. In fine i ricarichi cilindrati devono datare da parecchio tempo.

— E' stata aperta al transito la nuova strada provinciale Bellano-Taceno.

— I lavori della strada militare interprovinciale Longarone Erto procedono alacremente e saranno condotti a termine per l'ottobre prossimo. E' ultimato il ponte in cemento armato che sarà uno dei più alti ed arditi d'Italia. E' stato eretto a 120 metri dal pelo d'acqua, misura 30 metri di lunghezza ed è largo 4 metri e mezzo. La galleria più lunga (circa 250 metri) che si trova oltre il ponte è in via d'ultimazione.

Legale

— *Per chi domanda il collaudo di automobili e di motocicli od il certificato di idoneità a condurre detti veicoli.* — Ricordiamo che per l'art. 2 della nuova legge sulla circolazione di automobili entrata in vigore col giorno 16 agosto, l'indennità dovuta ai funzionari incaricati delle prove dei veicoli e degli esami dei rispettivi conducenti è fissa di L. 20 se riguarda automobili e di L. 10 se motocicli.

Le domande quindi da indirizzare ai Circoli ferroviari di ispezione ed agli uffici del genio civile per ottenere la prova di veicoli semoventi e sostenere gli esami per la conduzione dei medesimi, devono essere accompagnate da cartolina-vaglia di L. 20 o di L. 10 a seconda che trattasi di automobili o di motocicli.

— *Per i contrassegni di tassa.* — Le proteste mosse dal Touring circa i gravi inconvenienti che giornalmente derivano agli interessati per il cattivo funzionamento dei congegni di chiusura applicati ai contrassegni per velocipedi, motocicli ed automobili non furono prive di effetto.

Il Ministero delle Finanze provvide a nominare apposita Commissione che studiasse e proponesse l'adozione di un congegno meccanico, che pur rispondendo alle necessità di legge, assicurasse il contribuente di poter legittimamente far uso del contrassegno. A far parte di detta Commissione fu chiamato anche il Touring, accordandoci così una nuova prova di lusinghiera fiducia.

Questo provvedimento indirettamente dimostra come il Ministero delle Finanze, a seguito del memoriale trasmessogli dal Touring, si sia convinto come le innumerevoli contravvenzioni che giornalmente si elevano in ispecie ai ciclisti per manomissione di contrassegno, non siano per la maggioranza ad essi imputabili, e siano invece dovute al cattivo funzionamento del congegno di chiusura che non garantisce l'inamovibilità del contrassegno stesso.

Libri ricevuti in dono.

Karl Baedeker (editore). « Italie Méridionale, Sicile, Sardaigne, Malte, Tunis, Corfou ». Manuel du voyageur, 15ª ediz. Leipzig, 1912.

Comune di Napoli. « Annuario storico — Le Origini — Napoli Greco-Romana ». Napoli, 1912.

Berger-Levrault (editori). « L'aéroplane des frères Wright. Historique, espériences, description ». Parigi, 1908.

P. L. M. « Le réseau des primeurs, la terre des fleurs ». Compagnie des Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, editrice. Parigi, 1912.

Società Italiana Allievi Piloti Aviatori. « Teoria degli aeroplani », lezioni tenute dall'ing. Igino Saraceni. — « Principî di elettricità. L'accensione nei motori a scoppio », sunto delle lezioni tenute dall'ing. Arnaldo Luraschi. — « Elementi di meccanica », sunto delle lezioni tenute dall'ingegnere Dino Giuliani. — « Costruzione degli aeroplani », sunto delle lezioni tenute dall'ingegnere Caproni. — « Aviazione e aviatori », conferenza tenuta da Giorgio Molli. — Milano, 1912.

L'inaugurazione dell'importante linea automobilistica PORDENONE-MANIAGO

esercìta con vetture "SPA" Societá Ligure Piemontese Automobili Torino

Fornitrice di circa CENTO linee in Italia

Dott. Gamba Pericle. « Risultati dei lanci di palloni-sonda e palloni-piloti effettuati nel R. Osservatorio Geofisico di Pavia nel 1909 ». Due volumi: testo e tavole. Roma, 1912.

Ing. P. E. De Sanctis. « Le attuali costruzioni delle vie navigabili in Francia ». L'Universelle, editrice. Roma, 1912.

Lega Aerea Nazionale. « Leonardo da Vinci e l'aviazione », di L. Beltrami. Milano, 1912.

Giulio Pavoni. « Il castello di Villagana e casa Martinengo ». Bologna, 1912.

Aleardo Lorenzoni. « Guida descrittiva di Bassano e dintorni », con due carte topografiche. Bassano, 1912.

A. Boterdale. « Nos Ardennes Flamandes ». Pubblicazioni del Touring Club de Belgique. Bruxelles, 1912.

Oreste Carniello. « Dell'azione di paternità naturale » con presentazione del prof. avv. Renato Manzato, Macerata, 1909.

Club Alpino Italiano. « Rivista Mensile ». Annate 1906, 1907, 1908. — « Bollettino » N. 70, 1904-05; N. 71, 1906; N. 72, 1908. — « Guida dei Monti d'Italia »: « Alpi Marittime », di Giovanni Bobba. (Offerti in dono dal signor nob. Balsamo Cleto).

Unione Operaia Escursionisti Italiani (U. O. E. I.). « Relazione morale. Anno I, 1912 ». Monza, via F. Cavallotti, 6.

Sac. Michele Gallo. « Guida della città e del circondario di Asti ». Anno XI, 1911-1912. Asti, 1911.

Dott. rag. Milziade Baccani. « Guida commerciale e industriale del circondario di Castelnuovo Garfagnana ». Edita a cura della Camera di Commercio di Carrara, 1912.

Nantes et ses environs. Guida edita dall'Office du Tourisme de l'Ouest, Nantes, 1912.

Namur et ses environs. Guida edita sotto gli auspici dell'Amministrazione Comunale e del Syndicat d'initiative « Namur-Villégiature ». Namur, 1912.

Dott. Pericle Gamba. « Su di un nuovo sistema di difesa contro la grandine e le scariche elettriche atmosferiche ». Pavia, 1912.

Errata Corrige.

— Nel numero scorso a pagina 436 abbiamo pubblicato due fotografie di cannoni verticale ed orizzontale che invece che del sistema Krupp sono del sistema Deport. Aggiungiamo che l'artiglieria italiana di detto cannone sarà in breve munita di ben 92 batterie tutte completamente ed esclusivamente costruite in Italia.

— Nell'elenco dei soci della *Rivista* di settembre dove in Provincia d'Alessandria vi è il paese di Rivalta Bormida, invece di *Brusca* Amedeo leggasi *Brusasco* Amedeo.

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA„ per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

P. LANDI VIA BERGAMO 44 MILANO
MEDAGLIE · DISTINTIVI · TARGHE · COPPE · DIPLOMI
Catalogo GRATIS a richiesta

Campionato Motociclistico Italiano
28 LUGLIO = 1912 = 28 LUGLIO
Km. 314 Milano - Lecco - Colico - Sondrio - (Aprica) - Edolo - Breno - Bergamo - Milano Km. 314

Quale marca delle 11 concorrenti può vantare un simile risultato?

CATEGORIA IV.
1° GHIRLANDA su Motocicletta N. S. U. 6 HP . . . in ore 5 22' 14"
3° FINZI » » N. S. U. 6 HP . . . » » 7 2' 6"
MEDIA ORARIA Km. 58.467

CATEGORIA III.
3° CARUGHI su Motocicletta N. S. U. 3 ½ HP . . in ore 5 35' 17"
8° LAMPUGNANI » » N. S. U. 3 ½ HP . . » » 7 17' 18"

CATEGORIA II.
2° PIROLA su Motocicletta N. S. U. 2 ½ HP . . in ore 6 20' 36"
3° BAI BADINO » » N. S. U. 2 ½ HP . . » » 6 24' 45"

noscere la superiorità della N.S.U. sopra ogni altra motocicletta?

6 Motociclette N.S.U ufficialmente partite - 6 N.S.U. arrivate
TUTTE MACCHINE DA TURISMO MUNITE DI CAMBIO DI VELOCITÀ E DEBRAYAGE N.S.U.

Rappresentanza esclusiva per l'Italia delle motociclette N.S.U. (Neckarsulmer)
TELEFONO N. 10-712
P. GHIRLANDA — MILANO — VIA VINCENZO MONTI, 26 A
CATALOGHI GRATIS

Sorteggio Premi di Benemerenza del mese di giugno.

Procedutosi al sorteggio di una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento per la benemerenza dei Soci che nel mese di Giugno hanno presentato almeno un nuovo Socio, queste vennero assegnate come segue: Medaglia d'oro al signor Angelo Comotti di Cernobbio; medaglia d'argento al signor Adamo Bacini di Legnano e alla signora Pellegrini Nocrbel di Torino.

L'estrazione è stata fatta alla presenza dei Sindaci.

Premi in dono nel 1912 ai soci propagandisti del T. C. I.

I. - Spilla-distintivo del T. C. I.

È in similoro e smalti e viene inviata, una volta tanto, gratis e raccomandata, ai soci che presentano nel 1912 almeno *un nuovo aderente* al T. C. I., del quale la domanda e l'importo siano pervenuti direttamente alla sede centrale, con la scheda speciale inserita a pag. V. Il dono spetta pure a ogni socio nuovo che procurerà alla sua volta una nuova adesione al T. C. I.

Il socio che ha conseguito la spilla può concorrere alle altre forme di benemerenza di cui è detto più sotto.

La spilla è un simpatico ricordo della propria attività di propaganda pel Touring, che ognuno dovrebbe portare come affermazione esteriore d'italianità nell'emblema del nostro sodalizio.

II. - Medaglie di benemerenza ordinaria.

Spettano ai soci che presentano nuovi aderenti come segue:

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA per 10 nuove adesioni;
MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE per 50 nuove adesioni;
MEDAGLIA D'ORO per 100 nuove adesioni.

Nota. — Un'associazione vitalizia conta per tre annuali; quella quinquennale vale come quella annuale. Un passaggio a vitalizio conta per due associazioni nuove. Non sono considerate associazioni nuove i passaggi da annuale a quinquennale.

Possono concorrere a questa forma di benemerenza anche i soci che hanno conseguito la spilla-distintivo di cui sopra.

III. - Medaglia d'argento « Carta d'Italia ».

Spetta al socio che presenta un nuovo aderente che acquisti nel tempo stesso in blocco i 44 fogli della carta d'Italia pubblicati a tutto il 1911 (costo del blocco, L. 22).

Avvertenza. — Chi concorre ad una delle forme di Benemerenza II e III rinuncia implicitamente all'altra poichè esse si escludono a vicenda quando si tratti di conteggiare gli stessi Soci presentati.

Si può invece concorrere a tutte e due le forme di Benemerenza dividendo nel computo i Soci presentati con l'acquisto della Carta d'Italia da quelli presentati senza.

Il Socio che desidera ricevere il premio che gli spetta deve comunicare alla Direzione l'elenco dei Soci da lui presentati.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.
Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.
Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.
RÉCHAPAGES — Camere d'aria.
Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.
Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.
U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

APPARECCHI FOTOGRAFICI
di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.
CATALOGO GENERALE N. 297 GRATIS.
"ICA" Società Anonima, DRESDA La più grande fabbrica di camere in Europa.
RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - S. Quintino, 21

IV. - Medaglie mensili di benemerenza.

Assegnate per sorteggio ai soci che da giugno a dicembre 1912 presenteranno almeno un nuovo aderente pel 1912, cioè:

SETTE MEDAGLIE D'ORO;
QUATTORDICI MEDAGLIE D'ARGENTO.

1. Le medaglie verranno estratte a sorte ogni mese in ragione di una medaglia d'oro e due d'argento fra tutti i Soci che avranno firmato, come soci presentatori, le schede dei soci nuovi che perverranno ogni mese con le quote direttamente alla sede centrale;

2. L'estrazione avrà luogo nel mese successivo a quello della presentazione del nuovo socio o dei soci;

3. I soci presentatori concorreranno all'estrazione con tante probabilità quanti saranno i soci presentati;

4. Il primo numero estratto mensilmente vincerà la medaglia d'oro, il secondo e terzo vinceranno le due medaglie d'argento;

5. I concorrenti alla nuova forma di benemerenza potranno concorrere alle altre.

V. - Pubblicazioni del T. C. I. a scelta.

Il socio che presenterà *due nuove adesioni* al Sodalizio, entro il 31 dicembre 1912, avrà facoltà di chiedere in dono una fra le seguenti pubblicazioni del T. C. I. o gruppi di pubblicazioni, a scelta:

a) *Guida stradale degli Abruzzi e Molise*;
b) *Guida stradale delle Marche*;
c) *Guida stradale dell'Umbria*;
d) *Guide delle linee ferroviarie, e cioè:*

I. Gruppo Milano-Torino; Milano-Bologna; Milano Verona.
II. Gruppo Milano-Genova; Genova-Spezia, Genova-Ventimiglia.
III. Gruppo Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze.
IV. Gruppo Milano-Arona; Arona-Iselle; Torino-Arona.

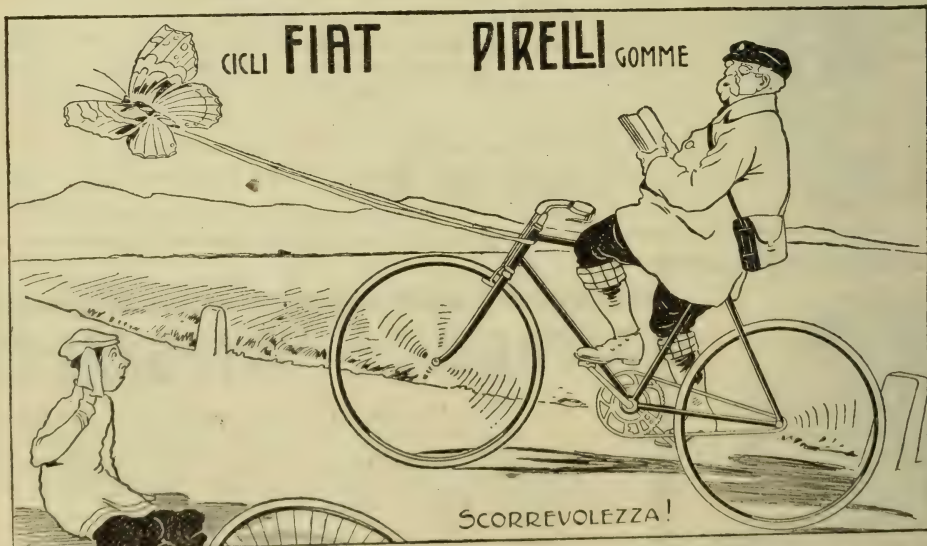
e) *Puglie — Monografia illustrata* delle bellezze artistiche e naturali. — Inoltre, due gruppi a scelta delle guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo *d*.

f) *Carta Corografica* al 50 000 della *Calabria* e *Sicilia*. — Inoltre, un gruppo a scelta di guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo *d*.

g) *Carta dei Confini d'Italia*. — Un foglio, a scelta, fra i tre fogli seguenti: Francia, Svizzera, Trentino. — Inoltre, un gruppo a scelta di guide delle linee ferroviarie di cui al gruppo *d*.

h) *Cartella* per la raccolta in fogli distesi della

BLOCCO COPERTURE CICLI
PRIMARIA MARCA
PER RIVENDITORI L. 3,85
EMERICH STEINER MILANO 3, Via Nino Bixio

"EMAILLITE,, Marca depositat e brevettata
SMALTI E VERNICI speciali per aviazione, aero nautica, elettricità, appretti, ecc. — Tessuti crudi, imper meabili, ecc., speciali per l'aeronautica e l'aviazione.
Rappresentanti Generali per l'Italia e Colonie:
G. M. BALSARI & C. MILANO Corso Venezia, 7

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.
CICLI FIAT PIRELLI GOMME
SCORREVOLEZZA!
CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO
NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

CEDOLA DI ORDINAZIONE

Il sottoscritto richiede l'invio franco di porto delle seguenti pubblicazioni e minuterie del T. C. I.

Quantità	OGGETTO	PREZZO parziale	PREZZO totale
....	Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti ferr. 1912-13 L.	3.25(1)	....
....	Annuario dell'Aeronautica 1912-13 (III Anno) . . . . »	3.25(1)	....
....	Carta Automobilistica . . . . . »	3.25(1)	....
....	Targa Internazionale con relativo libretto per automobile (oppure) per motociclo . . . . »	2.60	....
....	Placca distintivo argento e smalti » »	20.60	....
....	Id. argentata » » »	9.60	....
....	Elica-distintivo per automobili e biciclette . . . . »	5 60	....
....	Guidone tricolore - tipo da . . . »	4.60	....
....	Id. - » » . . . »	5.60	....
....	Id. - » » . . . »	7.60	....
....	Id. - » » . . . »	10.60	....
....	Termometro-densimetro per benzina »	4.60	....
	Importo complessivo L.	....	....

che trasmette a mezzo della presente cartolina-vaglia.

Nome e Cognome ....

INDIRIZZO preciso { **Comune di** .... **(Prov. di** ....) **Via** ....

Socio del T. C. I. con tessera N. ....

(1) Questi prezzi raddoppiano pei non soci.

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

RICHIESTA IN DONO-GRATUITO

della spilla distintivo del Touring C. I.

Il **sottoscritto,** *presentatore del nuovo socio del quale allega la domanda riempita e controfirmata, e trasmette l'importo della quota,* **richiede, una volta tanto, l'invio gratis e raccomandato** *del distintivo mignon similoro e smalti.*

Nome e cognome ....

Indirizzo preciso ....

Socio con tessera N. ....

da .... *il* .... *1912.*

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Chiedo di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio

Annuale *e verso* **L. 6** (*L. 8 all'estero*) } *più L. 2 per ammissione*

Quinquenn. » » **30** » *40* »

Vitalizio » *una volta sola* **L. 100** (*L. 125 all'estero*)

Mi dichiaro edotto dello Statuto dell'associazione, mi obbligo ad osservarlo ed eleggo domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Nome e cognome ....

paternità .... *di anni* ....

professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... (*Provincia di* ....) *Via* .... *N.* ....

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *li* .... *191*....

RICHIESTA DEI FOGLI ARRETRATI DELLA

CARTA D'ITALIA

Unisco pure l'importo di L. .... *per ricevere i seguenti fogli arretrati della Carta d'Italia al prezzo di L. 0,50 per foglio.*

Fogli: ....

(*Firma*) ....

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIUNITI

F.I.A.T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS **F. I. A. T.** MOD. 1912:

10-12-15 HP. 15-20 HP. 20-35 HP. 30-45 HP. 50-60 HP., ecc.

SU PNEUMATICI "MICHELIN"

OMNIBUS e CARRI

AUTOPOMPE

CARRI-BOTTE

GRUPPI MARINI

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.

MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN"

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE

TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

MARIANI & BISSATINI

Via Dante, 15 ✠ ✠ ✠ MILANO

PRIMARIA CASA PER LA VENDITA A RATE MENSILI

BINOCCOLI PRISMASTEREOSCOPICI " MARBIS „

Il non plus ultra per Marina, Montagna, Caccia e Corse

Modelli di massima precisione a grandi obbiettivi, vite centrale che regola le distanze e oculare destro mobile graduato per pareggiare l'eventuale differenza di capacità visiva. — Si fabbricano nelle misure più correnti e li cediamo rispettivamente:

a 8 *ingrandimenti*	a 12 *ingrandimenti*
Lire 8 al mese	**Lire 9 al mese**
20 **mesi di credito**	20 **mesi di credito**

Poco conosciuto ancora il **Prismastereoscopico Marbis** è uno strumento prodigioso! È in una volta un telescopio potente un *longevue* per marina ideale, un binoccolo perfetto.

Coperto in vero marocchino, solido, elegante, leggero. - Ottica perfettissima, costruzione accuratissima, centraggio rigorosamente esatto, snodatura centrale per l'adattamento agli occhi. - Tutte le parti scorrevoli in metallo, materiale resistente a tutte le temperature, stabilità rigorosa.

Il **Binoccolo Prismatico Marbis** è il frutto di una lunga serie di studi ed esperimenti compiuti dagli scienziati dell'ottica, è il prodotto di un lungo, paziente ed incessante lavoro di perfezione.

Campo orizzontale massimo - Luminosità intensissima - Portata infinita - Effetto stereoscopico perfetto

Ogni binoccolo viene spedito in magnifico astuccio in cuoio duro con cinghia.
Imballo gratis.

Chiedere Cataloghi che si spediscono gratis

Riempire l'unito tagliando ed inviarlo unitamente alla prima Rata alla Ditta la quale si riserva circa 10 giorni per assumere le referenze e dare risposta

TOURING CLUB — Mese di Settembre

Nome e Cognome ______________________

Via __________ *Città* __________ *Prov.* __________

Occupazione ______________________ *Età* __________

Modello di lusso L. 1650

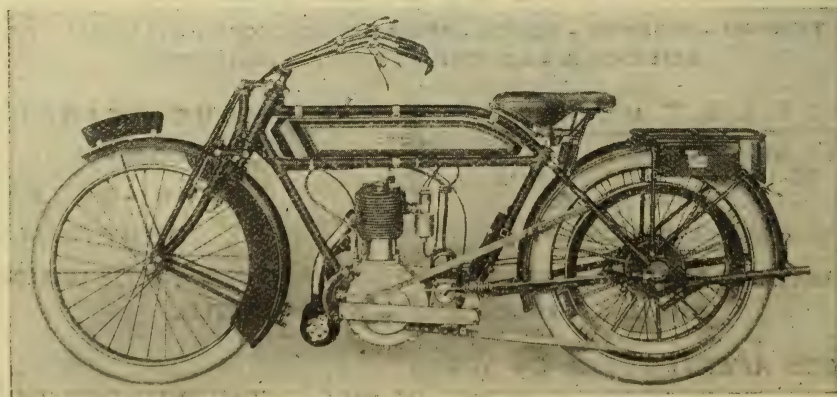
Humber

L'insuperabile HUMBER ha ottenuto un'altra vittoria nel circuito motociclistico romano. Mario Tuccimei arriva splendidamente primo assoluto con 38 minuti di vantaggio sul secondo su HUMBER di LUSSO compiendo i 300 chilometri in ore 5, 44' 5" 2/5

Messa in moto con manovella - Debrayage automatico

Partenza da fermo - Sposta dolcemente nelle più ripide salite - Cambio di velocità senza trainballadeur.

È UN'AUTOMOBILE A DUE RUOTE

HUMBER è la gran MARCA MONDIALE imitata sempre eguagliata mai.

GRAND PRIX - Esposizione Torino 1911
12 Modelli per il 1912.

Chiedere Cataloghi e prezzi: Rappresentante Generale per l'Italia:

DE BATTISTI MONTANARI - Via Martelli, 4 - FIRENZE

Carta d'Italia, al 250 000, legata in mezza tela a due colori, con impressioni in oro.

Potranno concorrere a questa forma di benemerenza anche i soci che concorrono alle forme sopradette.

Vedasi a pag. V la scheda necessaria per presentare un nuovo socio al Touring pel 1912.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni gratuite ai soci del 1912.

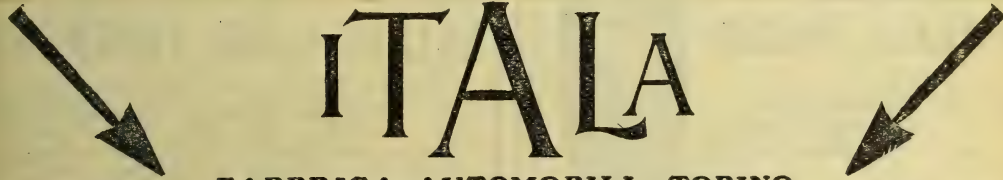
CARTA D'ITALIA. — Degli otto fogli spettanti ai soci del 1912 sono in corso di spedizione i due fogli di Bari e Iglesias. Seguiranno quindi in blocco di due fogli quelli di Sassari e Cagliari, Tempio Pausania e Foggia, Trento e Lecce.

I 44 fogli pubblicati a tutto 1911 sono in vendita in blocco a L. 22 e isolatamente a L. 0,50 ognuno.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E DELLA CIRENAICA. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata ora ad ogni socio nuovo.

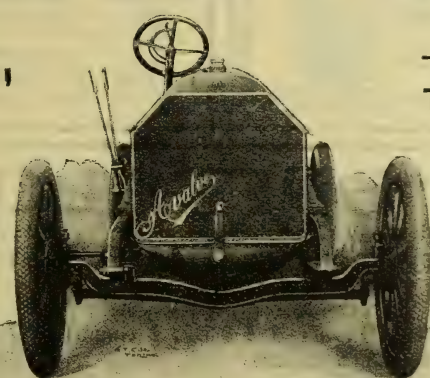
MONOGRAFIA « IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE » Venne inviata dalla fine di aprile al giugno. E' mandata ora ad ogni nuovo socio. In vendita a L. 1.

RIVISTA MENSILE. — Spetta al socio dal mese d'inscrizione in avanti.

ANNUARIO GENERALE. — Venne inviato nel mese di giugno e luglio ai nuovi soci e a quelli che avevano rinnovata la quota nel primo semestre. E' stata iniziata la spedizione della seconda edizione (ristampa con aggiunte e varianti) ai soci nuovi del secondo semestre e a quelli che rinnovarono l quota in ritardo.

GUIDE ILLUSTRATE REGIONALI. — La stampa del « Lazio » è in corso. Essa ha subito notevole ritardo pel fatto che il compilatore fu mobilitato in Libia per tre mesi. — Speriamo che i lavori finiscano nel Settembre e che per la fine di esso si possa iniziare la spedizione.

Soci quinquennali (1).

Algheri, Piccardi Effisio — Aprinna, Paoli Vincenzo — Arroyo, Daneri Esteban — Bahia Blanca, Salvadori Luigi — Bari, Tabernacolo ing. Nicola — Bellagio, BUTTAFAVA nob. GIUSEPPINA — Brescia, Gambera Eugenio — Castagnole M., Archinti Angelo — Catania, Peratoner Eduardo, — Cortena, Curato G. B. — Cremona, De Micheli Alessandro — Derna, Lambertenghi Ruggero Dialtrich — Domodossola, Maffioli Angelo — Ferrara, Cottarelli cap. Giovanni — Firenze, Azzali Umberto, Zobi rag. Benedetto — Genova, Fassio Paolo, Figari Giuseppe — Kiew, Lancia Carlo — Lausanne, De Nahnys — Lucca, Volta Paolo — Mantova, Venier Francesco — Milano, Balconi Mario, Ferraris cav. rag. Riccardo, FOSSATI GIULIETTA, FOSSATI MARIA, Goi Carlo, Mattioli Vittorio — Mogliano V., BIANCHI baronessa ANNA, Bianchi Ferdinando — Napoli, Spirito Guido — Parma, Dassena Alessandro — Peschiera, Municipio — Porto-Alegre, Muccillo Isacco — Ravenna, Società Lamone — Rodi, Aniello Jervotino, Toccolini Tullio — Roma, Fabbrini Vincenzo — Rovaso, Caratti Eugenio — S. Paulo, Airoldi Emilio, De Micheli Giovanni, Fincato Umberto — Santa Fè, Gervasoni Tarquinio — Santena, March. VISCONTI VENOSTA nata ALFIERI — Sapri, Cesarino Felice — Terranova, Sanguinetti cav. Giovanni Battista — Torino, Matetti Marcello — Treviso, Marchese dott. Ferrari Roberto — Trieste, Lascagna Romeo — Tripoli, De Risi Ettore — Venezia, Colmasi Gino — Viterbo, Guerrini Nunzio.

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

ITALA
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO
CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE
"AVALVE"
25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati
TIPI CON VALVOLE:
14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
Tutti montati su Gomme MICHELIN
.. Brevetto proprio ..
TIPI INDUSTRIALI
OMNIBUS capaci a 10 - 16 - 24 persone
CAMIONS della portata di 700 - 1000 - 2000 3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI
SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

Triumph

Sono momenti così deliziosi quelli "TRIUMPH,, trascorsi pedalando una Bicicletta la corsa è così facile e comoda, tanto in salita quanto in piano ed in discesa, che qualunque fatica riesce impercettibile, pur percorrendo lunghe distanze. Tutte le delizie del ciclismo vengono godute appieno mercè questa bicicletta.

La MOTOCICLETTA " TRIUMPH ,, riconosciuta di fama mondiale è fabbricata dalla stessa Casa.

Catalogo, franco di porto, dietro richiesta, alla

TRIUMPH CYCLE C.° Ltd. COVENTRY (England)

od ai relativi AGENTI:

MILANO: Palmiro Zignone, C. P. Rom., 65.
BIELLA: Federico Mandrino, V. Reg. Margh.
BOLOGNA: F.lli Chierici di Gius., Via Indip., 55.
BRESCIA: F.lli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO: Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA: F lli Bertolotti, Viale Garib., 11.
FERRARA: Aldo Morisi, Piazza Commercio, 26.
FIRENZE: V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LODI: Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
LUCCA: Giuseppe Sonnenfeld, C. Garib., 18.
MANTOVA: Enrico Bernoni, Via P. F. Calvi, 4.
MODENA: A.-Gar. Gatti, V. Em., f. Barr. Garib.
NOVARA: Carlo Baraggioli, Corso C. Alb., 31.
PADOVA: C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA: Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Em.
PERUGIA: Soc. An. Auto Garage, Piazza V. E.
RIMINI: Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA: G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
S. REMO: Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA: Gius. Monaco, Corso V. E., 108.
TORINO: F. Opessi, Via Goito, 7.

GAMBALI INGLESI

per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Calzature americane ed inglesi

Rappresentanza esclusiva:

PREMIATA STIVALERIA COLOMBO

Via Carlo Alberto, 28 - MILANO

CATALOGO A RICHIESTA

SCONTO AI SOCI DEL TOURING

FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE

ELIXIR KOLA PORINELLI

Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinèlli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nelle preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongo to ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.

La bottiglia L. 3, per posta L. 4

FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

MOTORI "BUFFALO,,

Speciali per imbarcazioni

—— SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI

Per " RACERS ,, : da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.

Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.

Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.

Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:

G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d' ammissione dal 1° al 31 Luglio 1912

SOCI VITALIZI (1)

ASSUNCION, Fassardi Josè, Pusinelli Claudio — BARI, Narducci Vittorio — BAROLO, Molinatti Enrico P. — BIELLA, Boggio Ottavio, Gilardino Rodolfo — BUENOS AIRES, Appolinari Decio, Barbieri P. Francesco, Scola Edmondo — CAPODISTRIA, Apollonio Antonio — CASALECCHIO DI RENO, Montuschi Manfredo — CELLE LIGURE, Municipio di Celle Ligure — FELTRE, Zugni Tauro Junio — FIRENZE, Bartolini Salimbeni marchese Alessandro — GENOVA, Susinno Mario — LANCASTER,

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO
BOUGIE POGNON LTD 4.90
GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato. Massimo rendimento. Minimo consumo.

RILEY Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 % di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.
Patent Maybach
per Vetture e Camions

Rappresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

Satterthwaite avv. William H. — LIMA, Rivarolo cav. uff. Luigi — LINGUAGLOSSA, Previtera Mario — LUBIANA, Piccoli dott. Gabrio — MILANO, Brambilla nob. Giuseppe, Casati sac. dott. Angelo, Gianella Antonio, Leoni Marco, Sigurtà Renzo, Tavelli Paolo, Vimercati Alessandro, Wagner Riccardo — MODENA, Rangoni Macchiavelli march. Filippo — MONTEBELLUNA, Dall'Armi Fausto — NOCETO, Malvezzi ing. Angelo — REGGIO CALABRIA, Carbone Francesco — ROMA, Toebelmann Fritz — ROSARIO SANTA FE', Chiesa Fernando A. — S. PAULO, Tomaselli Filippo — TORINO, Calandra Giovanni, Lattes Enrico, Lattes dott. Leone, Martini Vittorio, Testa Giorgio, Scaletti Giovanni — TREVISO, Ninni Alessandro — TRIPOLI, Vincenzo Bartolomeo — VERONA, Vignola G. B.

SOCI ANNUALI (1)

ALESSANDRIA. — Beltrami Giuseppe, Cardona ing. Alfredo, Pedemonte Stefano, Prata Alfredo, Prato Luigi, Rossanigo Giovanni.
Arquata Scrivia. — Buffalo Giuseppe.
Asti. — Jenny Emilio, Scopinich Antonio, Sorba Natale, Tadini Ferdinando.
Canelli. — Cremona Ottavio.
Casale Monferrato. — Bagna Giacomo, Dina Domenico, Fini Carlo, Monzeglio Pietro, Morano Ettore, Tabacchi Luigi.
Castelnuovo Scrivia. — Salvaneschi Attilio.
Castelnuovo d'Asti. — Turco teol. Giovanni.
Ciglione d'Acqua. - Rizzi don Paolo.
Montemagno Monf. — Ferraro Virgilio.
Novi Ligure. — Cachia Giuseppe, Corti Ugo, Cuminale Vittorio, Martelli avv. Biagio, Massà cav. Giuseppe.
Pomaro Monf. — Bazzani Arturo.
Ponzone d'Acqui. — Norchi Francesco.
Rivalta B. — Brusca Amedeo.
Serravalle Scrivia. — Massucci Ernesto.
Valenza. — Cavilli Costanzo, Contemo avv. Eraldo, Keller Aurelio, Mannay Mario, Negri Giuseppe, Oddone Cesare, Picchiotti Felice, Soro Giuseppe, Stafferi Luigi, Zanni Riccardo.
Villanova Monf. — De Michelis Giovanni.
ANCONA. — Franci Luigi, Senigaglia dott. Augusto.
Fabriano. — Ottoni Guido.
Jesi. — Sconadi Luciano.
Montesicuro. — Patrignani Innocenzo.
Osimo. — Pesaro Gino.
Senigallia. — Marinelli Silvio, Massiah Ugo, TADDEI EMMA.
Varano d'Ancona. — Torresi Carlo.
AQUILA. — Quarantelli rag. Cesare.
Amatrice. — Passamante dott. Vito.
Avezzano. — Cerri rag. Gennaro.
Lionessa. — Tavani Ugo.
Magliano de Marsi. — Di Lorenzo sac. dott. Mario.

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

MACCHINA DA CAFFÈ EXPRESS
"OIKOS"
per famiglia.
La Regina delle Macch.ne da Caffè
La più perfetta, la più razionale, la più igienica, la più semplice ed economica.
Chiederla ai Rivenditori del genere, oppure inviare Cartolina Vaglia a
OIKOS Fabbrica Macchine da Caffè
MILANO - Via C. Cattaneo, 2
N. 1 - Una tazza . L. 16 | N. 3 - Quattro tazze L. 21
» 2 - Due a tre tazze » 18 | » 6 - Sei tazze . » 26
Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel Regno.
Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa.

Ditta CARLO TABASSO - TORINO
Corso Valentino N. 34
Premiato Stabilimento per la coniazione di Medaglie Sportive, Artistiche, Commemorative, di Premio
Distintivi per Società e Placchette d'Arte Moderna
A richiesta si spedisce gratis il Catalogo speciale

PAOLO SACCENTI & C. - PRATO (Toscana)
FABBRICA TESSUTI LANA
Specialità LODEN "EXCELSIOR"
Confezioni accuratissime, eleganti, in ogni forma e per ogni uso, sia civile, militare, che ecclesiastico.
Spedizione, con pagamento anticipato o contro assegno, franca di porto.
Ulster senza maniche, mantella fissa e cappuccio staccabile.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 15.75
MANTELLINA PER USO SPORTIVO CON CINGHIE INTERNE E CAPPUCCIO, per Ciclisti, Alpinisti e Cacciatori; lunga cm. 95.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 12.25
Stoffa a piacere nelle tinte nero, grigio-chiaro o scuro
Vendesi anche la sola stoffa a metraggio. Tipi ottimi. Massima resistenza o impermeabilizzazione. Catalogo-campioni gratis a richiesta. Sconto ai soci del T. C. I. — Per telegrammi: SACCENTI PRATO - Telefono interurbano N. 1-44.

Montercalc. — Ricci dott. Angelo.
Popoli. — Ricci Arturo.
AREZZO. — Mussini avv. Cesare.
Bucine. — Perrin Ernesto.
Castelnuovo. — Circolo Ricreatorio « La Luce ».
Cortona. — Berti dott. Giuseppe.
Figline. — Ferri Olinto.
Montevarchi. — Capecchi dott. Giuseppe, Debolini Mario.
ASCOLI PICENO. — Gagliardi rag. Pompeo.
Amandola. — Ciucci Ferruccio, Gallo conte Adriano, Spinelli dott. Diego.
Arquata Tronto. — Paleotti Luigi.
Centobuchi. — Cameranesi Arturo.
Fermo. — Savini ing. Oscar.
Montefalcone App. — De Angelis Dante.
AVELLINO. — *Aquilonia.* — Polimeni Giuseppe.
Bisaccia. — Vitale Michele.
Cervinara. — Pepe Raffaele.
Lacedonia. — Amiello Riccardo, Carpentieri Giuseppe, Cerchione Tomaso, Pascinti Rocco.
Montemarmo. — Gambale avv. Vincenzo.
Rocchetta S. Antonio. — Morigi Giuseppe.
BARI. — *Barletta.* — Mennucci dott. Gioachino.
Bisceglie. — Barbiera Rocco, Nardi Domenico.
Gravina. — Ciminale Francesco.
Molfetta. — Bazard Augusto, Marasso magg. Giuseppe, Messina Pasquale, Tiro a Segno Nazionale.
Monopoli. — Mengano Francesco,
Turi. — D'Adabbo Domenico.

BELLUNO. — Ferlenghi Guido, Mazzucco Clemente, Schiarretta Nereo, Sirotti Adolfo, Chimetto Corino.
Borco di Cadore. — De Luca Bartolomeo.
Feltre. — Casoni Giovanni.
Longarone. — Bratti Agostino, Da Corte Luigi.
Pieve Cadore. — De Filippis Ferdinando, Pagano conte Ernesto.
Tai di Cadore. — Coletti Antonio.
Vigo Cadore. — Serafin Silvio.
Zoldo Alto. — Dal Mas Gerardo.
BENEVENTO. — *Guardia Sanframondi.* — D'Errico Michele, Pingue Enrico.
S. Agata dei Goti. — Avvisano Raffaele, D'Onofrio Ameedo.
BERGAMO. — Delfino Carlo, De Martini Piero, Ghisalberti Ulderico, Ghisleni Aldo, Grisa Giovanni, Marigliani Emilio, Orlando Alfonso, Radici ing. Luigi, Redo Angelo, Rizzi Mario, Sky Club.
Albino. — Guffanti Guido, Masazza Menotti, Quarti Piero.
Brignano. — Ceni Mario.
Calcinate. — Comotti Amadio.
Capriate d'Adda. — Borromeo Giovanni.
Clusone. — Bianchi Giuseppe, Bigoni Giovanni, Fornoni Samuele, Giudici Francesco, Mantegazza Giuseppe.
Costa Volpino. — Cominetti Bernardo.
Lovere. — Capitanio Giuseppe.
Martinengo. — Brignoli don Luigi.
Nembro. — Società Sport. Concordia.
Ponte S. Pietro. — Società Sportiva « Vita Nova ».

Presezzo. — Pirotta Romolo.
Romano Lombardo. — Bondi Vittorio, Corona Enrico.
Treviglio. — Azenda rag. Pietro.
BOLOGNA. — Baccolini Rodolfo, Baronio Giovanni, Collegio Fiammingo, Consili Medardo, Cuccoli Aldo, Dallonoce Aldo, Filipetti Luigi, Guadagnini rag. prof. Luigi, Manfredi Ulisse, Pasotti Luigi, Ravaglia Giorgio, Roversi Ferruccio, Rubbiani comm. Alfonso, Samoggia prof. Gaetano, Schiassi prof. Benedetto, Serafini Gino Giuseppe, Viscardi Francesco, Zanetti Enrico, Zecchini Francesco.
Borgo Panigale. — Danielli Ettore.
Granaglione. — Vivarelli Mario.
Imola. — Avoni Giuseppe, Morelli Egisto.
Molinella. — Rossi Gigino.
Montepastore Savigno. — Boni sac. prof. Giovanni.
S. Lazzaro Savina. — Predieri Alberto.
S. Pietro in Casale. — Fiorentini Giuseppe.
BRESCIA. — Bonzanici Giovanni, Bordoni Gastone, Cassa ing. Lodovico, Gafforelli Vaifro, Manganotti Umberto, Rizzoni cav. Cesare, Rolle Giovanni, Roverselli Berardo, Santi Giulio, Schiavo Angelo.
Adro. — Zanetti ing. Giovanni Enrico.
Bagnolo Mella. — Belluati dott. Giuseppe, Guerrini sac. Paolo.
Campione. — Andreis Ernesto.
Cazzago S. Martino. — Guarneri Costanzo.
Cellatica. — Frassine Luigi.

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm.
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d' Inghilterra per

L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

Modello 434 con orologio.

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

Desenzano. — Mennini Angelo, Ostati Ettore.
Edolo. — Tosana dott. Enrico.
Erbusco. — Tosini Teodoro.
Folzano. — Masserdotti Giovanni.
Gambara. — Cami Ugo.
Gargnano sul Garda. — Bassi Leone.
Isorella. — Gerosa Ercole.
Lavone. — Ranzoni dott. Giuseppe.
Leno. — Pigoli dott. Cornelio.
Lonate. — Leonesio Francesco.
Marcheno. — Sola Giuseppe.
Pisogne. — Bonetti Battista.
Ponte di Legno. — Donati Domenico, Meregalli-Testini Salvatore.
Pontevico. — Municipio di Pontevico, Ricco Emilio.
Pralboino. — Zeli Paolo.
Rivoltella. — Mellini Silvio.
Rovato. — Bonati Aldo, Municipio di Rovato.
S. Eufemia della Fonte. — Novelli Carlo.
Tignale sul Garda. — Poletti Giov. Maria.
Travagliato. — Abeni Arrigo.

CAGLIARI. — Capuana rag. Salvatore, Marcialij Giovanni.
Bosa. — Scarpa dott. Antonio.
Desulo. — Bosto Giovanni, Burresu dott. Giuseppe.
Guspini. — Contini Antonio.
Narcao. — Loi dott. Evaristo.
Sanluri. — Onnis Efisio.
Sestù. — Boi prof. Annibale.
Tonara. — Sulis Giovanni.
Usellus. — Mura Francesco.

CALTANISSETTA. — Roncati Giuseppe Egidio.
Floristella. — Lomeo Cirino.
Valguamera. — Di Pietro rag. Gaetano.

CAMPOBASSO. — Rigola Mario.
Casalciprano. — Montalbò Ricciotti.
Riccia. — MILISCI SYLVA.
Ripalimosani. — Marinelli Giuseppe.
Trivento. — Rubino avv. Francesco.

CASERTA. — *Atina.* — Caroselli Giovanni.
Aversa. — Clementi Clementino, Di-Martino Arturo.
Badia Montecassino. — Manzi don Felice.
Lenola. — Ingrao Raffaele.
Letino. — Caruso dott. Antonio.
Nola. — De Ferrante Giuseppe.
CATANIA. — Anastasi Carlo, Di Stefano dott. Giuseppe, Giorgianni Arturo, Grinaldi Vincenzo, Moncalda Pietro.
Caltagirone. — Annino Salvatore.
Leonforte. — Chiofalo Francesco.
Nicolosi. — Arena Luigi.
Nicosia. — Commya D'Alessandro sac. Michele.
Riposto. — Musumei Sebastiano.
CATANZARO. — Drago Oscar, Merlo dott. Francesco, Spini Pietro.
Cirò. — Bellizzi dott. Vincenzo.
Monteleone Cal. — Morabito Ferdinando.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3	L. 7,50
" " " 5	" 9,50
" " The Duke per match	" 13,50
Scarpe speciali The Banzai	" 10 75
" " Mc. Gregor	" 12,50
Camicie nei colori delle società	" 4,—
Calzoncini speciali	" 3,50
Calze lana con colori delle società	" 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici

Costumi completi colori assortiti a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m.	" 9,50
" " " " resist.	" 10 —
" per maratone	" 10 —

NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 1

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI

Casa Fondata nel 1872

VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63

Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in *"Globi"* e MINESTRE LIEBIG in *"Dadi"* adattissimi per turisti.

Prezzo pei "Globi" L. 0,20 la scatola di 4 — "Dadi" L. 0,60 la scatola di 12

ROYAL ENFIELD "MADE LIKE A GUN"

I MIGLIORI CICLI preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese

LANCELLOTTI & C. - Bologna

Satriano. — Raho Luigi.
Savelli. — Fazio Giuseppe.
CHIETI. — De Pasquale Lelio.
Atessa. — Jovachini Florindo.
Lanciano. — Bianchi Riccardo.
COMO. — Arnaboldi Ferruccio, Betti Giovanni Battista, Brenna Giovanni, Braghenti Baldassarre, Cairoli Giuseppe, Miceli Giuseppe, Prato Guido, Traverso rag. Natole, Vaj Pietro.
Abbiate Guazzone. Galli Enrico.
Asso. — Valsecchi Anselmo, Visconti Marco.
Barzanò. — Bianchi rag. Riccardo.
Besozzo. — Brunella Lodovico.
Blevio. — Galdini Galdino.
Brunate. — Manni Ottorino.
Buguggiate. — Schiammini Alberto.
Capovico. — Costa Giuseppe.
Castello s. Lecco. — Belgrado Giuseppe.
Castiglione Olona. — Cazzani Giacomo.
Cermenate. — Amadeo Roberto.
Comerio. — De Cherubini Virgilio.
Cugliate. — Campagnani Luigi.
Gironico. — RAIMONDI Marchesa MARIA.
Gravedona. — Anganuzzi Tarsillo.
Lavena. — Mina Francesco.
Lecco. — Nava rag. Giov. Antonio, Tadiello Dante.
Locate Varesino. — Comerio Giovanni.
Lurate Caccivio. — Saldarini Emilio.
Moltrasio. — Travi Lorenzo.
Masnago. — Berlusconi Angelo.
Merate. — Airoldi Michele.
Osnago. — Vergani Vittorio.
Ponte Chiasso. — Valente Giacomo.
Premana. — Berera Teodoro.
Puginate. — Dubini Giovanni.
S. Fermo della Battaglia. — Noseda Gian Antonio.
Tradate. — Ciceri Carlo, Imperiali Alberto.
Valmadrera. — Orsenigo Pietro.
Varese. — Campiotti Vittore Riccardo, Colombo Ugo, Conti Palamede, Marzoli Franco, Pozzi Rinaldo, Vitalini Mario.
Vedano Olona. — Pella Giovanni, Sonzini Giovanni.
COSENZA. — *Amantea.* — CAVALLO EDVIGE.
Castrovillari. — Schettini avv. Attilio.
Rogliano. — Parisio Domenico.
S. Demetrio Corona. — De Nisco Sabino.
Spezzano Piccolo. — Polillo Giovanni.
CREMONA. — Alquate Arturo, Balbiani Luigi, Barbieri Achille, Bignami Carlo Ernesto, Busini Giuseppe, Cervi Umberto, Mazzolari Alberto B., Quarantani Arnaldo, Sartori Cesare, Tonetti Giuseppe Achille.
Bonemerse. — Visioli Massimo.
Cà de' Stefani. — Biloni Attilio.
Casaletto di Sopra. — Legler Giovanni.
Casalmaggiore. — Paternieri Paolo, Storti Temistocle.
Castelleone. — Ladini Mario.
Crema. — Paperi Evaristo, Scarpini Giuseppe.
Gussola. — Stefanini Carlo.
Isola Dovarese. — Sovazzi Giovanni.
Montodine. — Bianchi Mansueto.
Motta Baluffi. — Soldi Libero.
Picinengo. — Moeckli Arturo.
Vaiano. — Ferrari Pietro.
Vailate. — Boffelli don Pietro.
Voltido. — Bozzetti sac. Antonio.
CUNEO. — Bianchi ing. Luigi, Bonelli Cesare Secondino, Cerato Giovanni, Gerbino Promis Pietro, Maccario Matteo, Parola Giuseppe, Tenuro Renato.

GENOVA
visitando, favorite degustare il "CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco **LEOPOLDO GAZZALE** ai Portici Vittorio Emanuele, 34

Alpinisti - Ciclisti - Turisti !!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature, le escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie,** le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Patereccì, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. **2** e da L. **5**
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI
ha pubblicato il nuovo
CATALOGO 1912
in ricca edizione.
Novità del più grande interesse :: :: :: :: ::
Chiederlo con cartolina doppia

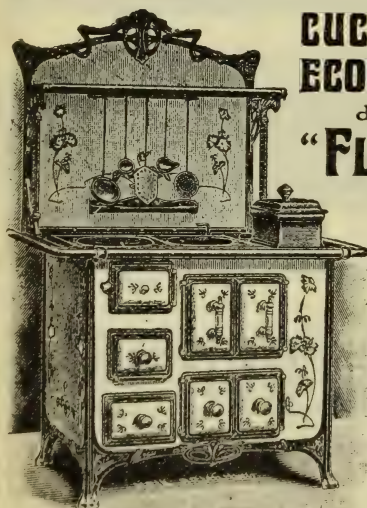
Alba. — Paresio Roberto.
Bargé. — Lauro Camillo.
Borgo San Dalmazzo. — Granella Antonio.
Bra. — Boglione Giuseppe, Treves Giulio.
Caraglio. — Dutto Giuseppe.
Dogliani. — Derossi Francesco.
Dronero. — Boggio Battista, Tombesi Angelo.
Fossano. — Bergese Sebastiano, Bressi geom. Giacomo, Celebrini Remigio.
La Morra. — Bonani Valentino.
Mondovì. — Bessone prof. Roberto, Taschero Vincenzo Federico.
Montà d'Alba. — Cauda Fausto.
Montaldo-Mondovì. — Bertola don Paolo.
Saluzzo. — Adorni Dario, Conte Enrico, Tropini Pietro.
Sampeyre. — Dessì Massimino.
Tenda. — Alberti Domenico, Amici Silvio, Ghibaudo Giorgio, Rossi Bernardo.
Trinità. — Riccardi Giuseppe.
Valdieri. — Bovolo Giovanni, Delmis dott. Egidio.
Verzuolo. — Lamberti Nicolò, Mattea Corrado, Placentini Gino, Varoli ing. Giuseppe.
Villafalletto. — Manassero Angelo.
Villar S. Costanzo. — Lovera Giovanni.

FERRARA. — Farina Fausto, Olivieri prof. Dante, Pasquali Albino, Penazzi Arrigo, Penazzi Dante.
Argenta. — Lanzoni Emilio.
Berra. — Marangoni Alfonso.
Poggio Renatico. — Ballerini Giacomo, Zambonati Carlo.

FIRENZE. — Banchi Silvio di Mariano, Benedetti Alberto, Burri not. Paolo, Busi Ugo, Cammilli dott. Vittorio, Castellani Raffaele, Catanzaro Santini Giov. Demetrio, Cicala prof. J. B., Daniel Giovanni, Degl'Innocenti Agostino, Degl'Innocenti Demofonte, De Marinis Tammaro, Fiori Guido, Forconi Ferdinando, Forgiarini Valentino, Fratellini Oreste, Gabbrielli avv. Alberto, Genesio Riccardo, Gennari rag. Edoardo, Gilioli dott. Guido Yule, Lovera rag. Omar, Mazzanti Pilade, Meoni Anacleto, Monetti Alfredo, Moretti Vittorio, Nathan rag. Joe, Parodi Ernesto, Penni Gino, Polli rag. Paolo, Rey Giuseppe, Rossi Ubaldo, Sanzi Renato, Santini Iginio, Tafani avv. Antonio, Taulzerville Chamberlayne Paolo, Torrigiani principe di Scilla march. Raffaele.
Borgo S. Lorenzo. — Santoni Paolo.
Calenzano. — Carmignani Guido.
Campi Bisenzio. — Bini Sestino.
Galuzzo. — Castellani dott. Aldo.
Pistoia. — Biagini Dino, Burchietti cav. Vinceslao, Jensi Domenico, Masi Alessandro, Righini dott. Enrico.
Bracchia. — Levi prof. Mario Giacomo.
Prato Toscana. — Bellini Angiolo.
Rocca S. Casciano. — Costa Adolfo.
S. Miniato. — Lorenzelli dott. Alfonso, Pucci Arturo.
S. Sofia. — Caselli Pietro.
Sesto Fiorentino. — Del Panto Alberto.
Signa. — Maestrelli Leopoldo, Parenti Luigi, Sorchielli Ruben.
Vallombrosa. — Rossi Arturo.

FOGGIA. — Cardelli Rinaldo, Comella Attilio, Giannazzi ing. Ubaldo, Granata Ugo, Guelfo Attilio, Martinelli Enrico, Mascia Francesco, Mastrodomenico Vito Gerardo, Molisani ing. Giuseppe, Napolitano Alessandro, Olivier ing. cav. Osvaldo, Telesforo Paolo.
Lucera. — Cucato Gian Domenico.
S. Giovanni Rotondo. — Massa Francesco.

FORLI'. — Campori Luigi, Partisani Arturo, Santarelli Mario, Zampighi Giuseppe, Zangheri Francesco.
Civitella di Romagna. — Costa Giovanni.
S. Mauro di Romagna. — Grigioni Carlo.
Savignano. — Partiseti Francesco, Vittori Tito.
Sogliano al Rubicone. — Zanuncoli cav. dott. Arturo.

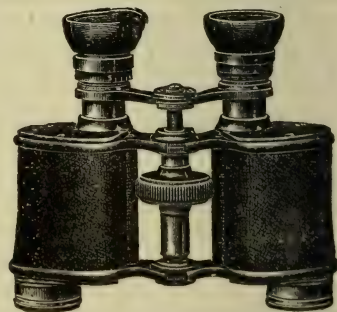
GENOVA. — Albera Ercole, Barabino Pirro, Belforte Armando, Besio Marcello, Bianchi Arturo, Bizzozero Giuseppe A., Borassi Serafino, Brunelli comm. prof. Domenico, Buchli Emilio, Casamara Lorenzo, Casella Domenico, Celle cap. Casimiro, Cerruti Luigi, Contino rag. Giuseppe, Cordella Giacinto, Dagnino Ernesto, De Gonberville Gordinon, Dell'Erba avv. Dino, De Paoli Guglielmo, Ferrero Giovanni, Firpo Giacomo, Frumento Pietro, Gallo Pietro Emilio, Gambarini Riccardo, Gazzolo Gaetano, Gehrig Enrico

CUCINE ECONOMICHE
di Germania
"FLOREAL,,

NOVITÀ
CUCINA
CON ——
ALZATA

Floreal è universalmente riconosciuta
La migliore fra le cucine economiche,
Offre i massimi vantaggi;
Robustezza e solidita di costruzione
Elegantissimo stile moderno
Assoluta economia di combustibile
La preferita dai migliori negozianti.

Le cucine "**Floreal**,, si fabbricano in solidissima lamiera d'acciaio tanto verniciate che elegantemente smaltate con fiori. La massima proprieta riunita ad una ben studiata costruzione rendono le cucine "**Floreal**,, giustamente le piu apprezzate. In vendita nei principali negozi del genere e se questi ne sono sprovvisti, presso:

ATTILIO BOGGIALI, Via S. Maria Fulcorina, 17, MILANO

BINOCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA,,
:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

Saverio, Gislimbeni Carlo, Giurato Salvatore, Grasso Alberto, Masocco Francesco, Merlo Stefano, Milani Ernesto, Morpurgo Umberto, Oberti Italo, Paglia Mario, PAPA LINA, PIAGGIO TERESA, Pollah Carletto, Polleri Angelo, Postali Remo, Pozzo Jacopo, Pratolongo Edoardo, Ravera Francesco, Rocca Enrico, Salvadè Emilio, Samengo Valdimiro, Santagata rag. Agostino, Sargenti Francesco, Scognamillo Francesco, Solari Silvio, Spigno Gerolamo, Stoppini Angelo, Torriglia march. Paolo, Trombetta Mario, Vicini Atilano.
usalla. — Massa Mario.
amogli. — Aste Francesco.
hiavari. — Canepa Agostino, Cervia Carlo, Dasso Alessandro.
icagna. — Foppiano sac. Federico.
ornigliano Ligure. — Lovagetto Carlo, Trentini Anselmo Tommaso.
egazzano. — Mengoni Edoardo.
egli. — Ravera Luigi.
ianderatti. — Grosso sac. Luigi.
ecco. — Maldotti Emilio.
ivarolo Ligure. — Giglioli Anacleto, Leveratto don Bartolomeo, Vancher Alfredo.
ampierdarena. — Calvi Giacomo, De Marpillero Paolo, Mirelli Luciano.
avona. — Acquarone cav. Arturo, Bosio Gerolamo, Gatti dott. Celso, Grosso Agostino, Pessano Giuseppe, Pleba Ernesto, Quercia Alberto, Schianchi Lodovico.
Spezia. — Contesso Carlo.
Voltri. — Motta Pietro, Piccardo prof. Renzo.

GIRGENTI. — *Porto Empedocle.* — Milano Alfonso.
Sciacca. — Zei Alfonso.

GROSSETO. — Orsi Vincenzo, Tassinari Alfredo.
Massa Marittima. — Biagini Milton, Bianchi Romeo, Cerboni Egisto, Minutillo ing. Michele. Rossi Renato, Società Sportiva «Massetana», Vecchioni Ezio, Zeppini dott. Ugolino.
Scansano. — Mati Vittorio.

LECCE. — Piantoni dott. Fernando.
Alessano. — Papuli Pietro, Mancuso dott. Girolamo.
Brindisi. — Carlucci Antonio.
Mesagne. — Dell'Aglio Umberto.
Poggiardo. — Torselli Tommaso.
Veglie. — Laurini Enrico.

LIVORNO. — Pupi dott. Alberto, Carlo Arturo Rae.
Marciano. — Foresti Armando.
Portoferraio. — Barone Riccardo, Buscema Francesco, Daddi Antonio, Marinari Giovanni, Ridi e Fasoli, Rodriguez Giovanni, Zei Elbano, Zei Guglielmo, Valente Filippo.

LUCCA. — Bini Teodosio, Campagni Ferdinando, Favilla Luigi.
Bagni Montecatini. — Cardelli Amerigo, Giovannini Giovanni, Pacini Pietro, Piperno Egisto.
Chianciano. — Cecconi Giuseppe.
Monsummano. — Bardelli Alfonso.

MACERATA. — *Cingoli.* — Bacci Vincenzo.
Gagliole. — Baldoni Attilio Aurelio.
Pioraco. — Bartocci Romeo, Bartoloni Luigi, Capponi Giovanni, Censi Alfredo.
Pollenza. — Pannelli Alfredo.
Recanati. — Biancolini Filiberto, Società Ciclistica «Ginestra», Torresi Antonio.
Sarmano. — Campanini Ferdinando.

MANTOVA. — Brazzi Nellusco, Ezechioli Spartaco, Lasagna Giovanni, Madella Rodolfo, Migliorini Guglielmo, Piccolo Domenico, Sbardellati Ulisse.
Asola. — Delmenico Attilio.
Dosolo. — Anselmi Fernando, Boni Roberto, Casoni Francesco, Frati Veraldo, Gabrieli Ugo, Saccani Guglielmo, Taffa Giuseppe.
Governolo di Roncoferraro. — Tamassa Licinio.
Monzambano. — Alberti Giosuè.
Quistello. — Spaggiari Dante.
S. Martino. — Chizzoni Egidio.
S. Matteo. — Casali Enrico.
S. Silvestro. — Pellizzoni Dr. Attolo.
Suzzara. — Bigi Gino, Mazzola Pietro Giacomo.
Viadana. — Arisi Angelo, Federici Nicola.

A. BERRY
GRANDI MAGAZZINI DI OTTICA E FOTOGRAFIA
TORINO - VIA ROMA N.1
Casa fondata nel 1875
APPARECCHI FOTOGRAFICI per lo SPORT
Grande assortimento
BINOCCOLI PRISMATICI :: ::
CANNOCCHIALI per Campagna e Marina
OCCHIALERIA d'ogni genere, ecc. ::

Per Alberghi e Stazioni Alpine
TELESCOPI A PRISMA AUTOMATICI
grande portata e luminosità
Regolano la visione mediante l'introduzione di una moneta.
In un anno realizzate la spesa del telescopio.
Unici rappresent. in Italia
Cataloghi con cartolina doppia

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce - Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce - Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50
In guardia dalle imitazioni !

MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Ascoli Umberto, Barattini dott. Alfonso, Forti Vittorio.
Ficizzano. — Micheli Nello.
Forno. — Marchetti Alci.
Pontremoli. — Poletti Battista.

MESSINA. — De Vincenzo Domenico, La Rosa Giovanni, Salvi Carlo, Valgimigli Manara, Xhilone Giuseppe.
Canneto Lipari. — Curelli rag. Giuseppe.
Castanea delle Furie. — Aliotta Rossi dott. Bruno.
Milazzo. — Lo Mundo bar. Tommaso, Ottaviani conte Renzo.
Patti. — Tamburello Michele.
Taormina. — Lipari Giovanni.

MILANO. — Aducco prof. Adriano, Angiolini Alberto, Angrisani Silvio, Arduini ing. Giuseppe, Baggini Andrea, Banfi Giuseppe, Baraldi Alfonso, Bardelli Claudio, Barinetti Luigi, Bassetta Amabile, Battaglia Camillo, Bellavita Carletto, Beltrami ing. Luigi, Benedetti ing. Carlo, Beretta dott. Manlio, Bianchi Oreste, Bini Henry, Bollardi Fortunato, Bonsaglio Fruttuoso, Bozzi Giuseppe, Brauzzi Valfrido, Brinis Luigi, Buniva Tancredi, Caccia junior Achille, Carpurno Marcolongo, CAMAGNI BIANCA VIRGINIA, Candiani Giovanni, Carabelli Adolfo L., Cardosi Ugo, Carità Francesco, Carones Carlo, Carraro Guido, Carugati G. B., Casati Angelo, Cassi Paolo, Castiglioni Amedeo, Cavalleri Daniele, Cavicchioni Lino, Celli Vincenzo, Ciampelli Alessandro, Ciseri Vincenzo, Cislaghi Alfredo, Coli Ugo, Colombo rag. Augusto, Conti Ettore, Corbella Mario, Corengia Francesco, Comm. Gen. Cortella Luigi, Cristiani ingegner Severino, Cristini dott. Guido, Curti Gino, Cusani Erminio, D'Alò ing. Astorre, Dellepiane Luigi, Elli Oliviero, Foglia Antonio, Forgani Filippo, Formenti Ambrogio, Fornonzini Ettore, Franzosi Esmaele, Frymann Carlo, Gabriolo Silvio, Galvani Ubaldo, Gamberini Oreste, Garavaglio Antonio, Gherini Ambrogio, Gianazza Carlo, Gianazza Ettore, Giovannini Beppino, Gorelli Giovanni, Gravina di S. Giorgio Saverio, Grilli Vittorio, Heussler Emilio, Isorni Giuseppe, Lavazza Edoardo, Lavelli De Capitani nob. Gino, Lentenegger Guglielmo, Leonzon Jean, LISSONI ADELE, Lodetti Giovanni, Lovera Giovanni, Lowenthal Max, Lupi Pirro, Maderna Giulio, Maghina Antonio, Mapelli Alberto, Naratovich Pietro, Martinenghi Luigi, Mascherpa Arnaldo Guido, Massironi Aldo, MATTEINI DINA, Maderoft Carlo, Mazzolenis Domenico, Mazzuchelli rag. Jemen, Meiani Pietro, Mucci rag. Luigi, Mussi Federico, Nava Aquili[...], Nembri Alessandro, Pagani A[...]fonso, Pagani avv. Frances[co], Parolini Camillo, Pasini Car[...], Pasquinelli cav. Francesco, P[...]celli Giovanni, Perego Artu[ro], Perego Paolo, Pirovano Ange[lo], Pollarolo Antonio, Porro Alfre[do], Pretini Giotto, Priviato dott. Vi[n]cenzo, Puppo Ercole, Ricci E[...]nio, Ricotti Angelo, Rigamo[nti] Angelo, Righetto Marco, Rimo[...] Luigi, Rizzi Eugenio, ROBE[...]CHI TERESA, Sala Luigi, S[...]vaneschi Francesco, SANGAL[...] ROSA, Sbardellati Giovanni M[...], Scajoni Annibale, Scatizzi A[n]gelo, Schiari Romeo, Sibella G[a]briele, Sironi Federico, Sola dott. Paolo, Sozzini Luigi, Ste[...]tler Franz, Strada Mario, Straz[...] Cesare, Stroppa Piero, Tadi[...] Giuseppe, Tagliaferri Arturo, Te[...]salini Giovanni, Tavara Attil[io], Tencalla rag. Antonio, Tesca[...] Amedeo, Torresini Guido, To[...]sello Alberto, Torti Giusep[pe], Tosi ing. Giulio, Tremolada A[r]turo, Tschudi Adolfo, Ufficio Te[c]nico Pubblicità, Vaggi Amilca[re], Vechi Angelo, Veronelli Enric[o], Viganotti Giovanni, Volpati A[n]drea, Zanaboni Giovanni.
Abbiategrasso. — Freda avv. Lui[gi].
Affori. — Dameno Carlo, Figi[...] Giuseppe.
Barbaiana. — Giacomessi Ange[lo].
Bollate. — Cazzaniga Achille.

MOTO-BORGO

LA MARCA ITALIANA
DI GRAN LUSSO .. ..

Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO
il quale con la sua signora ha compiuto il
Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO
Via XX Settembre, 15 - TORINO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORT[UNI]
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144, 17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENE[ZIA]
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col qual[e]
accordi speciali a favore dei Soci.

usto Arsizio. — Ballarati avv. Annibale, Cattaneo Carlo, Crosta Emilio.
aronno Milanese. — Amato Giuseppe, Martini Guglielmo, Tanzi Serafino.
asalpusterlengo. — Borsotti Giuseppe.
asorate Sempione. — Felli Ernesto.
assano Magnago. — Ferrazzi Giuseppe, Martini Ciro, Sommaruga Achille.
astellanza. — Gariboldi Giuseppe.
erro Maggiore. — Abbiate Augusto.
esano Maderno. — Giussani Luigi, Rivolta Erminio.
isliano. — Stecchiotti Guido.
islago. — Turconi Angelo.
ologno. — Guidini sac. Pietro.
oncorrezzo. — Colombo Gaetano.
usano sul Seveso. — Ascari rag. Giuseppe.
agnano Olona. — Gussoni Germano.
allarate. — Bossi Damiano.
orla Primo. — Marchetti Luigi.
everuno. — Garavaglia Luigi.
egnano. — Colombo Angelo, Colombo Pietro, Moroni Gaetano, Schiatti Giovanni, Segala Primo, Segalini Giovanni.
essone. — Santeluppi Arturo.
ocate Triulzi. — Grün ing. Ignazio.
odi. — Andena Anselmo.
aleo. — Ugoni Pietro.
eda. — Picchi Giovanni.
onza. — Cristina Achille, Fossati Rodolfo, Norsa Arturo, Norsa Giuseppe, Pozzoli Battista, Rimoldi Angelo, Sironi Giuseppe, Strazza Luigi, Verga Antonio.
Motta Visconti. — Turri Bernardo.
Musocco. — Tradati Alfredo.
Niguarda. — Galli Domenico.
Paderno Dugnano. — Rastelli Pietro.
Precotto. — Carlotti rag. Pio.
Rescaldina. — Peroni Augusto.
Rho. — Morandi Pasquale.
Rogoredo. — Pollonio Ernesto.
Rosate. — Curti Aristide.
Sacconago. — Rabuffetti Mario.
S. Pietro all'Olmo. — Chiesa Ernesto Mario.
San Vittore Olona. — Ambrosetti rag. Paolo, Pessina Luigi, Vignati Umberto.
Saronno. — Mandelli Guglielmo, Rimoldi Giuseppe, Tonalli Giuseppe.
Sesto S. Giovanni. — Corti Pietro, Ferrara Gaudenzio, Luiselli Giovanni, Tonoli Paolo.
Uboldo. — Mola Pietro, Monticell Antonio.
Varedo. — Albuzzi Luigi.
Vergiate. — Margnini Gaudenzio.
Zelobuonpersico. — Andena Alessandro.

MODENA. — Andreotti Dorino, Bergamini Floro, Cavazza Delio, Corradi Luigi, Dal Sasso Fernando, Göstel geom. Antonio, Manfredini Osvaldo, Merighi Luigi.
Carpi. — Associazione Generale Impiegati Civili, Benassi Albertino.
Finale Emilia. — Gazzo Francesco.
Formigine. — Bonacini cav. dott. Francesco.
Mirandola. — Baldelli rag. Cesare, Giudici prof. Arturo.
Pievepelago. — Bortolotti Francesco.

NAPOLI. — Amato Francesco, Ascoli Riccardo, Benucci-Offritelli Augusto, Bracale Pasquale, Caflisch Fritz, Civita Arturo, Comelli Aldo, de Siervo avv. Francesco, Diego Orlando, Di Napoli Antonio, Dionisio Vittorio, Gennaro Adamo, Guidi Engo, Gargiulo Vincenzo, Le Coultre Elie, Lesurini Ulisse, Liquori Luigi, Maiella dott. Gioacchino, Minervini Luigi, Monti Forlani avv. Gaetano, Orilia avv. Giuseppe, Pinto Guglielmo, Ricciuti Amedeo, Roda Ulrico, Scarpa prof. Oscar, Simeone Francesco, Spadavecchia cav. Pasquale, Sutter Ernesto, Tuccilli Vincenzo.
Anacapri. — Circolo Savoia.
Bagnoli. — Malatesta Stefano.
Castellammare. — Criscuoli Raffaello, D'Apuzzo Giuseppe, Fusco Fabrizio.
Marano. — Cavallo Luigi.
Piano di Sorrento. — Castellano Francesco.
Portici. — Garbellotto Carlo.
Pozzuoli. — Abruzzese ing. Ettore.
S. Agnello. — Circolo di Coltura, Carelli Augusto.

NOVARA. — Boniolo Olimpio, Carnevale Davide, Carozzi Giovanni, Cordiale dott. Celeste, Grazioli Mario, Mazzini Giuseppe, Mazzone Costantino, Omodei Zorini Pietro, Passera dott. Ercole, Poggi Ettore, Salvago Stefano.
Arona. — Cajelli Alberto.
Biella. — Barbera F. Carlo, Cappio Guido, Cimma Secondino, Craviolo Aldo, CRAVIOLO EMMA,

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre — Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

"LUXINA,, Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

LAMPADE, FANALI E PROIETTORI "AQUILAS,, a gas acetilene
per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.
Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere
Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.
Fabbrica Fratelli Santini - Ferrara
Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro
Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

Città - Paesaggi ITALIA ILLUSTRATA Laghi - Musei
Cartoline artistiche finissime di lusso
Esigere — Marca di Fabbrica
"BRUNNER,,
Soltanto nei migliori negozi

Curoso Virginio, Kaemmerer Carlo, Prina Tersillo, PUERARIS BENVENUTA, Tomati Luigi.
Bianzè. — Bussa Anton Giulio.
Borgo d'Ale. — Macco Luigi.
Buronzo. — Buongiovanni Giuseppe.
Caltignaga. — Vitale Romerio.
Cameri. — Carnevale Severino, Minotti Francesco.
Cavaglia. — Bertelli dott. Piero, Boerio Ermanno, Florio Giuseppe.
Cossogno. — Chiesa Paolo, Crivelli Brizzio, Perazzi Salvatore, Sbarra Francesco.
Costa del Vernato. — Chiorino Umberto.
Croce Mosso. — Maron Pot Giovanni.
Domodossola. — Petrella Augusto.
Ferrate di Rimasco. — Leonardi don Pietro.
Galliate. — Bozzola Giuseppe, Quagliotti geom. Cesare, Salina rag. Giuseppe.
Gattinara. — Monti Giovanni.
Ghemme. — Gioia Alessandro, Imazio Antonio.
Ghiffa. — Laforêt Augusto.
Graglia Biellese. — Buscaglione Giovanni.
Graglia Vagliumina. — Borione Ernesto.
Gravellona Toce. — Camona Francesco.
Intra. — De Micheli Luciano, Gallotti Gustavo Ercole, Razzini Luigi.
Lesa. — Cristiani Giuseppe.
Miazzina. — Massera Silvio.
Montrigiasco. — Baglioni Ferdinando.
Morca. — Del Caldo G. B.
Mosso Santa Maria. — Ormezzano Cleto, Rosso Ernani.
Netro. — Sormani Aldo.
Oleggio. — Ranza Carlo.
Oropa. — Mazzuchelli Eugenio.
Premeno sopra Intra. — Poss Emilio.
Riva Valdobbia. — Orso Vittorio.
Sandigliano. — Gariazzo Quinto, Rosso Emilio.
Santhià. — Comotti Giovanni, Dellarole Guglielmo.
Sovazza. — Ceresa Giovanni.
Trivero. — Tonella Giacomo.
Tronzano. — Olearo Emilio, Pollini Florindo.
Ungiasca. — Maruzzi Pietro.
Varzo. — Gubetta Giovanni.
Vercelli. — Colombo Rodolfo, Tambornino Pio, Verona Salvatore.
Vigliano Biellese. — Pozzo Teonesto.
Viverone. — Censi ing. Ezio, Lussardi Bartolo, Pasquali Alfredo, Savio Bernardo, Tondella Stefano.

PADOVA. — Alfaro Alfredo, Barbieri Luigi, Brugnolo Antonio, Caovilla Attilio, Carozzi rag. Pietro, Damiani Italo, Giacon Gaspare, Sabbadin Luigi, Zabborra conte Cesare.
Bassanello. — Colombo Ilario.
Castelbaldo. — Borin Arturo.
Cittadella. — Cocco Paolo, Rossi G. B.
Este. — Mantovani Dante.
Noventa. — Cappello Michelangelo.
Stanghella. — Centamini Domenico.

PALERMO. — Addati Minnelli Pietro, Biondo Luigi, Bocchetti Giovanni, Cuccia avv. Andrea, De Felice Andrea, Di Stefano rag. Francesco, Napolitani Ernesto, Rotigliano Salvatore, Vassallo Gaetano.
Cefalù. — Pernice Giuseppe.

PARMA. — Bonati Enrico, Bucchia rag. Gustavo, Carra Giuseppe Istituto Geologico R. Università Laghi prof. Ferdinando, Pedretti Adelchi, Uccelli Ernesto, Vaghi Luigi.
Bedonia. — Boschi Amilcare.
Borgo S. Donnino. — Censi Beniamino, Quirici Giovanni.
Borgotaro. — Marchini avv. G. B.
Calestano. — Colla Giovanni.
Colecchio. — Fontana Pietro.
Cortile S. Martino. — Paini Pierino.
Fornovo Taro. — Bertoli Egidio.
Golese. — Battioni Guido.
Salsomaggiore. — Ditta G. Dalla Rosa G. Corazza e C.
S. Pancrazio. — Guatelli Mario.
S. Secondo. — Galli Francesco.
Traversetolo. — Grassi Gustavo.

PAVIA. — BONATTI-ROISECCO ADA, Chiappini Armando, Comizzoli Davide, Lisi Mario, Longo Tamagio dott. Francesco, Passone Carlo, Rigoni Livio, Rusconi Giuseppe.
Bascapè. — Prina Alfredo.
Bobbio. — Mozzi Stefano.
Casorate Primo. — Roscio Emilio.
Chignolo Po. — Pozzi Alfredo.
Corteolona. — Pedrazzini Attilio.
Mortara. — Carboni Giulio, Rolandi Mario, Tronconi ing. Luigi.
Parona Lomellina. — Brunazzi Mario.
Robbio. — Boschi Massimiliano.

Le Pillole FATTORI di CASCARA SAGRADA

sono senza rivali per guarire radicalmente la

STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

ZEISS

"TESSAR,,

1:3,5 — 1:4,5 — 1:6,3

Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi

OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO

In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici

CARL ZEISS - MILANO

Piazza del Duomo, 19

Jena, Berlino, Londra, Amburgo Parigi, Pietroburgo, Vienna, Tokio

Siziano. — Castelli Guglielmo, Pelli Paolo.
Stradella. — De Simoni Luigi.
Turago Bordone. — Danioni Giuseppe.
Vigevano. — Cagnola Claudio, Chilò Carlo, Magnella Francesco, Morrone Angelo.

PERUGIA. — Mandolini Borgia Camillo.
Bastia Umbra. — Donati rag. Umberto.
Città di Castello. — Minciotti Gino.
Gualdo Tadino. — Travaglia Alfredo.
Nocera Umbra. — De Donato Gennaro.
Panicale. — Cesarini dott. Italico.
Poggio Mirteto. — Smargiassi avv. Nicola.
Sellano. — Innamorati Ottorino.
Terni. — Bifani ten. Mario.
Tuoro. — Pellegrini Eugenio.

PESARO. — Rota dott. Alessandro.
Apecchio. — Brin Pietro, Giglio Gio. Batta.
Serra S. Abbondio. — Martuccio dott. Ernesto.
Urbino. — Ferretti Ottorino.

PIACENZA. — Bozzini Arturo, Cecchi Marcello Cesare, Conti ing. Nino, Galli Mario, Grandi Alberto, Manzini Giuseppe, Marazzani Alberto, Moretti Alessandro, Neri rag. Bruno, Riva Giacomo, Solvotti Ricordo, Taragno Pietro.
Caorsi. — Pavesi Ferdinando.
Fiorenzuola d'Arda. — Ghioni Guido.
Monticelli d'Ongina. — Sgarbazzini Aldo.

PISA. — Sadun Alberto.
Alica. — Pacini Ferruccio.
Larderello. — Bruscoli Luigi.
Pomarance. — Castellani Sergio.
San Vincenzo. — Ambrosiano Costanzo.

PORTO MAURIZIO. — *Coldirodi.* — Carli Giuseppe, Rossi Camillo.
Dolceacqua. — Conrieri Filippo, Pigliani Nicola.
Laigueglia. — Cellario Eugenio.
Oneglia. — Castellano Vittorio.
Ospedaletti Ligure. — Rossi Agostino.
San Remo. — Bensa Carlo, Gandolfo rag. Agostino, Gilli ing. cav. Giulio Franco.
Taggia. — CURLO MAINERI RINA.
Ventimiglia. — Comelli Celso, Gavazzi Battista, Lorenzi Giuseppe, Porzio Gaspare, Saini Luigi, Sismondini Antonio, Tangheroni Vittorio, Tammeo ing. Francesco.

POTENZA. — Lo Russo Antonio.
Ginestra. — Botaleto Giacomo Giuseppe, Leoni Augusto, Munari Alfredo.
Lauria Superiore. — Forestieri Raffaele.
Maschito. — Allamprese Giovanni.
Palazzo S. Gervasio. — Giuliani Giacinto, Stassano Luigi, Tucceri Antonio, Vitetta Gaspare.
Pomarico. — Sivilia Giuseppe.

RAVENNA. — Divina dott. Giuseppe, Ghirardini Ferdinando, Ridolfi Armando, Tibuzzi Alfredo.
Cervia. — Sbrocchi Flaminio.
Lugo. — Manzoni Girolamo.
Rivalta. — Ferro Umberto.

REGGIO CALABRIA. — Andalò rag. Claudio, Savoja Dante Savoja Ermenegildo.
Caridà. — Rosia Sebastiano.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis. **Si cercano rappresentanti.** AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE

MURER'S EXPRESS
riconosciuti i migliori apparecchi fotografici.

In vendita presso tutti i principali negozianti di articoli per fotografia.

Chiedere catalogo ai fabbricanti

F.lli MURER - OTTICI - Milano

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili. Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri.

Biciclette "GÖRICKE"
con Gomme "PIRELLI"
MILANO - Corso Indipendenza, N. 1 - MILANO

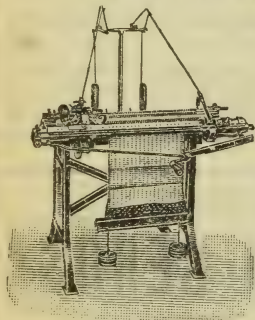
Motore fuori bordo "WATERMAN,,

a magnete staccabile e portatile, cilindro verticale il più razionale. Forza 2 HP. abbondanti; peso circa 25 chg. Converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile in brevi istanti senza dover apportare modificazioni alla barca, e colla stessa facilità e prontezza si rimuove per tenerlo al sicuro. Velocità da 8 a 12 chm. all'ora. Elica, pompa, carburatore, timone, serbatoio e magnete formanti un sol corpo col motore. Messa in moto facilissima.

NB. - Inscritto, partito e premiato con medaglia d'argento alla Crociera Motonautica Torino-Venezia-Roma 1911. — Costituisce lo *sport ideale* per laghi, fiumi e spiagge. - **Chiedere listini** alla

RAPPRESENTANZA GENERALE WATERMAN
Via Caradosso, 14 - **MILANO**

Assortimento motori interni - Eliche reversibili Apparecchi d'inversione.

Le migliori e più convenienti
Macchine da Maglieria?
le "WEINHAGEN,, (Gloriosa)

maneggio leggerissimo, carro corto, ultimo sistema, serratura tubolare, spazzolini apriaghi, universalmente riconosciute per le più perfezionate.

—— SERIISSIME GARANZIE ——

Chiedere cataloghi, preventivi gratis a Sez. V.

GUSTAVO WEINHAGEN & C.
MILANO - Via Donizzetti, 6

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii STERN-SONNEBORN
GENOVA

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso
ABINGDON
di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9 — **CAMILLO OGGIONI & C.** — TORINO Via Silvio Pellico, 8

Siderno Marina. — Carrara rag. Pietro.

REGGIO EMILIA. — Alai Mario, Arduini Nino, BASSI ERMINIA, Borciani Natale, Broccardi Schelmi Italo, Petit-Bon Francesco, Taparelli Ulderico.
Boretto. — Bonini Gaetano.
Busana. — Raffaelli dott. Valentino.
Castelnuovo Sotto. — Farri rag. Francesco, Salvarani ing. Achille.
Ciano d'Enza. — Filippo Aldo.
Correggio. — Rio dott. Giuseppe.
S. Anna di Poviglio. — Grandolini Federico.
S. Donnino di Rubiera. — Ghirardini dott. Domenico.
Villa Ospizio. — Lari Giuseppe.

ROMA. — Albini Francesco, ANTINUCCI TERESA, Antonelli avv. Dario, Bartoli Giuseppe, Biondi Roberto, Blandino Giovanni, Busi Galeazzo, Carpi comm. Cesare, Cecioni Alessandro, Ciampoli Vito, Ciotti Mario, De Dominicis Alberto G., Di Belmonte Monroy Pr., Drago Ernesto, Ederli rag. Giuseppe, Escobar Umberto, Fancella Salvatore, Fioravanti Silvestro, Fiore avv. Giuseppe, Freschi Cesare, Genna Edoardo, Gily Quirino Ugo, Giordano Aldo, Marquet Eraldo, Marsili Florio, Marzelli Carlo Renato, Melodia bar. Paolo, Migliorini Fulvio, Muzzarini dott. Ugo, Neri Arturo, Nicotra dott. Antonino, Nomis di Cossilla Mario, Palisi Antonio, Paolucci rag. Savino, Petrillo Alfredo, Picconi Giuseppe, Ranzo Romeo, Rende rag. Guglielmo, Riva Costante, Roscia Arturo, Rulli Claudio, Salvi Luigi, Sarto Arturo, Serena Federico, Sonnino Salvatore, Spalletti conte Cesare, Spizzichino Amedeo, Squarti Guido, Suzzari Guglielmo, Tacchi Venturi ing. Carlo, Termi avv. Gilberto, Trabucchelli Umberto, Traversi Mario, Valletta Virgilio, Vellano Felice, Vento rag. Umberto, Venturini Gastone, Vesperini Costantino, Vignolo Carlo, Vitali Severo, Zaccagnino Domenico.
Civitavecchia. — Baracchino Adelfo.
Civita Castellana. — Bazzotti Tullio.
Corneto Tarquinia. — Braglietti Ernesto, Leonelli Umberto, Sebastiani Alido, Zampilloni dott. Giovanni.
Marino. — Grossi Gondi Giuseppe, Rinaldi Nilo.
Onano. — Zaccara Marco.
Piglio. — Galletti Domenico.
Tuscania. — Moretti Giulio.

ROVIGO. — *Costa.* — Bertante Domenico.
Fiesso Umbertiano — Camati Riccardo.
Massa Superiore. — Franceschetti Giovanni, Sella Antonio.
Papozze. — Carnacina Ruffino.
Polesella. — Zadra Antonio.

SALERNO. — Gagliano Gaetano, Nasella Alfredo.
Atrani. — Anguilla Faustino.
Sala Consilina. — Circolo Cittadino.
Sapri. — Casale Antonio.
Vallo Lucano. — Pinta Alfredo.
Nuoro. — Luminasi prof. Ferruccio.
Porto Torres. — Gerini Cesari.
S. Maria d'Orzachena. — Filigheddu Posello Antonio.

PRIMO SANATORIO ITALIANO

PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)

Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.

Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

UNA SVEGLIA MERAVIGLIOSA

è quella inventata dai F.lli Faggiani di Torino

Questa sveglia brevettata, di primissima qualità, a scappamento ad àncora con marcia silenziosissima, venne combinata colla prima macchina parlante del mondo: il Miraphone, creando così il Miraphone sveglia. — Chi vuole essere destato soavemente da dolci suoni e canti si provveda di questa bella novità, e oltre al possedere una sveglia unica e singolare ha pure una macchina parlante di primo ordine che può sempre adoperarsi come qualunque altra macchina parlante senza sveglia.

Prezzo dell'apparecchio completo con 10 audizioni Lire **65**
(Franco nel Regno L. 2 in più) - Sconto ai rivenditori

Scrivere direttamente alla Ditta **FRATELLI FAGGIANI - Orologeria** Piazza Castello, 18 TORINO

Catalogo Macchine parlanti Miraphone a richiesta.

EVINRUDE MOTOR,,

Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori bordo costruito con cilindro orizzontale.
Forza 1 1/2 HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
Applicabile istantaneamente a qualunque barca a remi senza alcuna modificazione alla barca.
Provato da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati
Rappresentante generale per l'Italia: **Giuseppe A. Carossi**
2, Piazza Tommaseo - MILANO

MAGNETI MAGNETI MAGNETI
RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4 - MILANO
Telefono 89-46
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Ventilatore Elettrico

FÖN

Nuovissimo tipo !!

Di grande utilità nelle famiglie

APPLICAZIONI IPODERMICHE
d'aria fredda e calda a 50 gradi

In vendita a L. 50 presso

Ing. MONNET & CARAMELLI TORINO Via Sacchi, 28 bis

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO
Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe — Motori "REX"
a benzina, olio pesante, ecc.
APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO
Impianti per saldature autogene.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti :

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI

Domandate con cartolina doppia il catalogo alla

Ditta G. B. ROTA

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

Via Orefici, 26 - GENOVA - Telefono 57-35

Terranova Pausania. — Sanguinetti G. Battista.

SIENA. — Campani avv. Luigi, VENTURI PICCOLOMINI contessa MARIANNA.

Buonconvento. — Ricci cav. Cesare.

Chiusdino. — Bertucci Giuseppe.

Monteroni d'Arbia. — Biagini Cesare.

SIRACUSA. — Grasso Giuseppe.

Augusta. — Liggeri Luigi.

Vittoria. — Cannavò Giuseppe.

SONDRIO. — *Morbegno.* — Foresti Paolo.

Novate Mezzola. — Del Pra Celso.

Pendolasco. — Prandi Andrea.

Ponte in Valtellina. — Baruffi Giovanni, Foppoli Ulderico, Franchetti Olindo, Giugni Angelo, Medici Liugi, Moltoni Giuseppe, Mori Ferruccio, Pacchi Giuseppe, Rusconi Giovanni, Ozzola Santo.

Samolaco. — Tosi Ettore.

TERAMO. — *Cepagatti.* — De Angelis Gozzi bar. Nicola.

Pianella. — Gasparini Luigi.

TORINO. — Accinnolli Ernesto, Albano Luigi, Almondo Alfonso, Aramo Giuseppe, Arizio Alessandro, Arnaldi Camillo, Arnaldi Umberto, Avondo Carlo, Bachi Annibale, Bagnasco Domenico, Balocco Giuseppe, BAROLI MARINI nobile LOLA, Bartolotti Francesco, Belletto Maurizio, Benvenuto Vincenzo, Berra Augusto, Bianchetti avv. Guido, Biassoni Achille, Bisagno Italo, Boella Agostino, Boratto Maurizio, BORELLO MADDALENA, Borgna Teresio, Borione Vittorio, Bornati Clemente, Borra Lorenzo, Bosio Giovanni, Bottero Ermanno, Bertea Cesare, Bues prof. Domenico, Buscaglino Cesare, Bussano Mario, Calandra Davide, Cappa Carlo, Carbone Carlo, Carena Antonio, Caselli Giovanni, Castagno Giovanni, Cavagnino Giuseppe, Cellone dott. Luigi, Cerato Antonio, Cerva Esterino, Cerrina Giovanni, Chiappino Luigi, Chiesa Antonio, Chomon Segundo, Clarke Jach, Colombo Arturo, Cortassa Attilio, CORTI RINA, Costa Carlo, Costantino Michele, Coturri Renato, Dagna Enrico, De Antoni Felice, Delle Piane Alberto, De Negri cav. G. B., Eleno Lorenzo, Esposito Achille, Faja Secondo, Fardella Emilio, Fassio Guido, Fattori Vincenzo, Ferrari Achille, Ferrari dott. Agostino, Franzini Olinto, Gai Domenico, Gentinetta Valentino, Giacosa Ernesto, Giani Riccardo, Gili Giovanni, Graglia Francesco, Grosa Feliciano, Hertel Pietro, Laclaire Marcello, Lerici Emilio, Madami Luigi, Marocco Giovanni, Martini Luigi, Matta Vittorio, Mazzonis Giovanni, Merlo Giovanni, Monti Nicola, Morello Mario, Moschetti dott. Teodoro, Musso Eugenio, Musso Giovanni, Musso Umberto, Muzzone Emilio, Negri Giacinto, Nigrino Giulio, Nissolino Angelo, Norzi ing. Ercole, Oberholzer Walter, Oliva dott. Valentino, Orione Luis, Ottolenghi Giuseppe, Pacotti Giuseppe, Pacotto Amleto, Paludi Attilio, Panero Pietro, Passuello Antonio, Pasta Domenico, Pavesio Luigi, Pennazio Attilio, Perta Giuseppe, Pirola Enrico, Pistamiglio Giovanni, Pri-

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia .. ..

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie .. ..

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33

Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE

GEKO

MOTO-RE

"MOTO-RÊVE,,

MILANO CORSO MAGENTA 27

Alberti Benevento

Liquore Strega

CAMO

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

Comperate
Taffeta Svizzero

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Taffetas, Changeants, Façonnés, Crêpe deChine, Duchesse, Ecossais, Eolienne, Mussola** di 120 cm, da L. 1.25 il metro, **Velutti e Peluche** per Abiti, Camicette ecc., nonchè **Camicette e Abiti** con veri ricami svizzeri su Batista, Lana, Lino e Seta. Non vendiamo che stoffe di Seta pura, solida e garantita,, **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

Io sono il nuovo modello
"MAXIMALL,,

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

La Magicienne

SCHEMA

576-UG

DINAMO
"LA MAGICIENNE,,

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri } GARANTITI
Lettura d'un giornale a 300 » }

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini,, di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA **ETTORE VEZZONI - MILANO**

netti Filippo, Primatesta avv. Natale, Quaglino Felice, Racca Ernesto, Rapelli Oddone, Ravazza Giovanni, Ravera Giuseppe, Razetto Augusto, Regis Edoardo, Rejneri dott. Francesco, Reynaldi Attilio, Richelmy Vincenzo, Roba Silvestro, Ronco Francesco, Rossi Francesco, Sacerdoti Ugo, Saracco Giuseppe, Savio Pio, Schilling Leone, Serra Silvio, Simon Carlo, SPURGAZZI SIGNORETTI TERESA, Stroppiana Francesco, Terzo Mandosso, Tirone ing. Giovanni, Vacchina Giacomo, Vella rag. Renato, Viano Francesco, Villata Giovanni, Vivenza Pietro, Zanalda dott. Davide, ZOLA nobil donna BAROLI MARINI.
Aosta. — Lavanese Emiliano, Pollotti Mario.
Bardonecchia. — Cantatore Pasquale.
Bussoleno. — Alpe Cesare.
Caluso. — Bianco Eugenio, Robbio Davide.
Caselle. — Drevon Vialletton Auguste.
Chialamberto. — Fornelli dott. Benedetto.
Chieri. — Levi Umberto.
Chivasso. — Vicini Romolo.
Cinzano. — Rossotto Felice.
Cuorgnè. — Biblioteca Popolare, Circolo Società Operaia.
Druens. — Società Sport. Druentina.
Fenestrelle. — Lolli Francesco.
Gassino. — Basteri dott. Cesare.
Ivrea. — Crova Mario, Govi Silvio, Viola Fausto.
Lanzo. — Peradotto Francesco.
Orio Canavese. — Sallier De la Tour Carlo.
Perloz. — Dentroux don Gregorio.
Pinasca. — Gerleri don Federico.
Pinerolo. — Giada Pietro Mario.
Rivarolo Canavese. — Recrosio Carlo G.
Rivoli. — Valenza Stefano.
Sangano. — Quagliotti avv. Oreste.
Susa. — Perono Calletto Francesco.
Torre Pellice. — Bein Giovanni Pietro, Ceresole Dionigi, Gay Giovanni.
Traverselle. — Rudello dott. G. B.
Val della Torre. — Bronzino Giuseppe.
Valtournanche. — Barmasse Michele.
Venaria Reale. — Asinari Luigi, Cappa Gigi, Forner Gregio Giacomo.
Verres. — Dosio Giuseppe.
Villanuova Canavese. — Zanivan Germano.
Viù. — Cargnino Giuseppe.
TRAPANI. — Greco Nicolò.
Mazzara del Vallo. — Spanò Burgio cav. Giovanni.
TREVISO. — Bianchin Antonio, Bianchini Guido, Borella Pietro, Brugnera Giuseppe, Dell'Antonia Umberto, De Mattia Simeone, Forcellini Girolamo, Loredan Pier Vincenzo, Lusa Dino, Marsou Ettore, Pilotto Alberto, Rossi Giuseppe, Salce Ettore, Vianello Antonio.
Conegliano Veneto. — Antoniazzi Ugo, Barros Murud Alberto, Borga Giovanni, Dal-Vega Girolamo.
Cordignano. — Brandolin conte Brandolino.
Montebelluna. — Moretti Giulio.
Pieve di Soligo. — Fruscalzo Luigi.

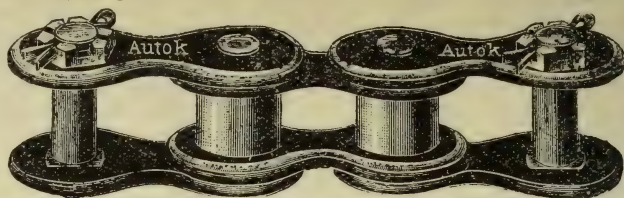
Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA-SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000
Direzione Centrale: MILANO
Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
LONDRA — 1, Old Broad Street

UNIONE ZINCOGRAFI
PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
Via Spontini, N. 5 - MILANO - Telefoni 30-036 e 30-040
Clichés - Galvani - Tricromie
LAVORI ACCURATISSIMI E PERFEZIONATI, ARTISTICI E COMMERCIALI
RIPRODUZIONI FOTOMECCANICHE D'OGNI SISTEMA
Cinque Gran Prix
Undici Medaglie d'oro

AUTOK - AUTOK — AUTOK - AUTOK

CATENE PER AUTOMOBILI E PER AEROPLANI

MARCA di FIDUCIA

Autok Autok

DURATA ETERNA

DEPOSITO PRESSO: **H. KOENIG - Milano** - Via Petrarca, 24

AUTOK - AUTOK — AUTOK - AUTOK

Calzaturificio di Varese

SARDI TROLLI & C. - Concessionari

FILIALI:

MILANO - ROMA - GENOVA TORINO - VENEZIA - BOLOGNA - FIRENZE - BRESCIA PADOVA - MONZA - CREMONA - SAMPIERDARENA FERRARA - LODI .. ..

SPORT-ALPINO

Dal Cervino al Rosa per la grande escursione Alpina Nazionale promossa dal Club Alpino Sez. di Milano, la

SARTORIA SUARDI

MILANO - Via Dante, 7

Casa speciale per equipaggiamento e abbigliamento sportivo

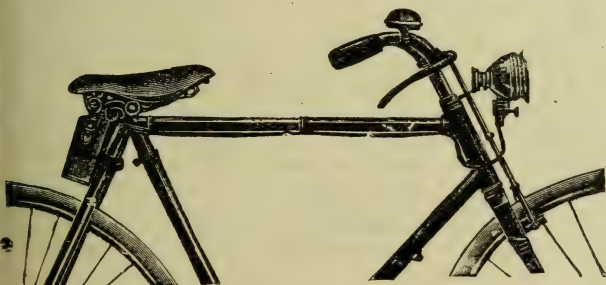
Offre ai partecipanti, un costume sport Loden, camoscio e grigio, extraforte a L. 45, nonchè mantelline Loden, e articoli diversi inerenti, a prezzi inferiori ai normali.

CATALOGO ILLUSTRATO GRATIS

San Paolo di Piave. — Cian Ruggero.
S. Vendemano. — Luzzati Giuseppe.
Spresiano. — Frare Giovanni, Zordan Raffaello.
Valmareno. — Noale Riccardo.
UDINE. — Bernardon Giovanni, Bertolini Augusto, CUSTODAZZI MARGHERITA, LEONCINI LIONELLA, Marzuttini Giuseppe, Pellizzari Giovanni, Pittaro Antonio, Ridomi Cristino, Zoratti Valentino.
Ampezzo. — Dorigo Benedetto, Spangaro Ottavio.
Campoformida. — Damiani Primo.
Cereschiatis. — Sponda Lucillo.
Comeglians. — Bonanni Antonio, Travoschi Francesco.
Cordenons. — Antonini Francesco, Maccorini Mario, Scaramelli Gustavo.
Forni Avoltri. — Samassa Giuseppe.
Pravisdomini. — Moschini Giovanni.
Madrisio di Fagnana. — Di Fant Luigi.
Meduno. — Scarton Raffaello.
Moggio. — Foramitti Giuseppe.
Palmanova. — Bertioli Dario, Caprile Beniamino.
Pavia Ud. — Forte Ernesto.
Remanzacco. — Pasini Vianelli.
Rocca di Mezzo. — Benedetti Giuseppe Alfredo.
San Daniele del Friuli. — Martinis Vittorio.
S. Maria la longa. — Nobile Massimo.
Trivignacco. — Paladini Pietro, Berini Girolamo.
Vigonovo. — Bortoluzzi dott. Alberto.
VENEZIA. — Baruffi Umberto, Boralevi Leandro, Bortolato ing. Angelo, Cantoni Angelo, Celeghin Urbano, Cini Marco, Dolcetti Giovanni, Madonini cav. Luigi, Migliorini Gino, Nardelli Silvio, Nela Luca, NORDIO MARIA, Pani ing. Attilio, Stratimirovich Antonio, Vento Cono, Viatto rag. geom. Odoardo, Zanetti Vittorio.
Cavarzere. — Belloni Giacomo.
Chioggia. — Beliemo cav. Riccardo, Bianco Pio, Miserocchi Aldo, Nordio dott. Filino.
Mestre. — Perina Almerico.
Pellestrina. — De Paoli Giuseppe, Marella dott. Antonio.
VERONA. — Bettini Dorespide, Bevilacqua Luigi, Borsaro Ettore, Carli Luigi, Dal Corso Alessandro, Fronza dott. Aleardo, Marelli Antonio, Monga Andrea, Olivieri Alberto, Palazzi Pio G., Rossi Ferruccio, Rovaldi Ugo, Semadane Renzo.
Colognola. — Pigozzi Luigi.
Legnago. — Bonvicini rag. Egidio, Ceazzi Antonio.
Peschiera sul Garda. — Rossi Erminio.
Sambonifacio Veneto. — Brena Augusto.
S. Giovanni Lupatoto. — Brazzarola Luigi.
Sanguinetto. — Montessori dott. Paolo.
S. Martino Buonalbergo. — Marchiori Giuseppe.
S. Pietro di Lavagno. — Pennella Leonardo.
Veronella. — Nicoli Valentino.
Villafranca. — Tonolo nob. Enrico.
VICENZA. — Raggio Luigi, De Mori Vittorio, Molinari Roberto, Soga Carlo, Tonini Adolfo.
Bassano. — Piazza Raffaello.
Bolzano. — Altissimo Giuseppe.
Lonigo. — Ferretto Vittorio.
Montecchia Maggiore. — Trevisan Giuseppe Garibaldi.
Torrebelvicino. — Castino Riccardo.
Valdagno. — Rausse Leopoldo.

Colonie italiane.

COLONIA ERITREA. — *Adi Cajeh.* — De Rina Tommaso.
Asmara. — Conti Gaetano, Di Domizio Giovanni, Milanesi Carlo, Turi Pasquale, Vecchio Giovanni.
CIRENAICA. — *Bengasi.* — Aguzzi Giovanni.
Derna. — Baccon Vittorio, Banzano Augusto, Canu Antonio, Ceruti Leone, Maccario Giovanni, Manzini Guido, Pasquali Camillo, Salvoni conte Salvo, Tamagni cav. Francesco, Trombetti Enrico.
Sidi Said. — Garofalo Vincenzo.
Tobruk. — Argentina Giovanni, Boeri Piero, Bonizzi cap. Filippo, Curlo nob. Domenico, De Cesare Vincenzo, Gialietti Alberto, Parlangeli Gioachino, Pezzetti Vittorio.
TRIPOLITANIA. — *Ain Zara.* — De Baggis Alberto.
Misurata. — Spiccaci Emanuele, Torquati rag. Giovanni.
Tripoli. — Campana Amedeo, Candelo Francesco, Caroncini Guido, Civita dott. Raffaele, De Angelis

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla **ESIGETE** questa Marca
ed il nome **"CHRISTOFLE"** sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli, Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

Filippo, De Martino Tomaso, Donatelli Giovanni, Fioco Tommaso, Gancia Carlo, Genta Vittorio, Guerranti Attilio, Guzzetti Alfredo, La Penna Francesco, Levi Marco, Lo Prete Domenico, Maussier Antonio, Parco Automobilistico di Tripoli, Pedrotti ten. Bartolomeo, Raffone ten. Camillo, Rogna Luigi, Saccone Alfonso, Solinas Giovanni, Speciale Gaetano.

EGEO. — *Isola Kos.* — Ferrari Demetrio, Fissore Annibale.

ESTERO.

EUROPA.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — « Associazione fra Ex-Allievi », Barison Federico, Crosilla Giovanni, Czindrich Emilio, Morgante Vittorio, Pessi Adolfo, Pucalovich Giovanni, Vecchiet Valentino.
Gorizia. — Ciuffarini Francesco, Moradei Plinio, Thoma dott. Rodolfo.
Monfalcone. — Comini Emanuele, Desenibus Carlo, De Stabile Carlo, Iech Francesco, Martinelli Oreste, Neri Enrico.
Pirano. — Corsi Giorgio.

TRENTINO. — Vielmetti dott. Arturo.
Condino. — Tomaselli Pompeo.
Malè. — Endrizzi Ciro.
Nago. — Penigini prof. Francesco.
Riva. — Aldrighettoni Luigi.
Trento. — Banfichi dott. Tullio, Turrini Roberto.

PROVINCIE DIVERSE. — *Assling.* — Della Schiava Umberto.
Budapest. — Orsini Baroni Luca.
Fiume. — Calcagnotto Luigi, Gigante A. Giovanni, Gigante Riccardo, Holtzabeck Marco, Iellonsheg Ferruccio, Minach Giovanni, Minach U. Giovanni.
Innsbruk. — Disertori dott. Marcello.
Kobjlidol (Post Hidze). — Feltrinelli Giacomo, Malusa Anton Tullio.
Scardona. — Franzotti Giuseppe.
Sebenico. — De Dorotka nobile Giorgio.
Spalato. — Rossi Riccardo.

Belgio.

Verviers. — Automobile Club « Verviétois », Houben Jules.

Francia.

Nice. — Berlato Carlo, Grassi O. Charles, Zino Francesco.
Paris. — Monleone maestro Domenico.

Principato di Monaco.

Gibelli G. B., Terzolò Carlo.

Germania.

Gros. Hettingere. — Barbaresi Odoardo, Cecchini Nazzareno.
Norimberga. — Einhorn Max.

Inghilterra.

Brecon South Walis. — Jenkins R. T.
Cardiff. — T. I. Morris B. A.
Londra. — Cutler Samuel, Fearnley F., Zucchi Umberto.

Spagna.

Barcellona. — Carandini Carlo.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Balerna.* — Riboldi Giani.
Chiasso. — Faliero Frigerio, Grassi Giovanni, Isidororico Enrico, Viale Paul, Gianinazzi Costante.
Locarno. — De Fazio Alberto, Nicolò Giovanni, Roncajoli Giovanni, Scudeletti Antonio.
Mendrisio. — Bernardi Ercole, Risi Ettore.
Monte Bisbino. — Catelli Enrico.
Olivone. — Bolla Guido.

AFRICA.

Tunisia.

Sfax. — Giordano Vittorio, Loffredo Michele.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile

Porto Alegre. — Mucillo Isacco.
Rio Janeiro. — Conforti Salvatore.
S. Paulo. — Aderto Giuseppe, Albini Alfredo, Bonomi Riccardo, Bossi Costante, Federico Domenico, Fumagalli Giulio, Gaspari Giuseppe, Greco Clemente, Palmiero Ottone, Pastore C. Fortunato, Pernarella Alessandro, Rosati Sante, Sita Domingos, Vercellotti Mario, Zanoni Emilio.
Santos. — Ippolito Giuseppe.
S. Vincente. — Costantin Marinestro.

Chile.

Arica. — Cassola Angelo.
Curico. — Canessa Luigi.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Fighera Vito.
Lomas di Zamora. — Heil Luigi A.
Rufino. — Neri Aristodemo.
Santa Fè. — Leoni Luigi.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Baltimore. — Griffith B. Coale Haupt. Erik G., Mackall Gill R. M.
Chicago. — SEGRE MUGGIA ROSA.
Detroit Mich. — Low A. Alfred.
Filadelfia. — Clark Edward W.
Youngstown. — Nicholas Giannantonio.
Richmond. — Meddletom Chamkos.
S. Francisco. — Dall'Orto Emilio, Dall'Orto Ettore, Porreca Camillo.
Winchester B. — R. Goddar M.

ASIA.

India.

Bombay. — Battaglia Enzo.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 AGOSTO 1912.

Soci annuali al 15 Luglio 1912	N.	97 909
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	105
	N.	97 804
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Luglio al 15 Agosto 1912 . .	»	1 536
Totale Soci annuali	N.	99 340
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N.	4 999
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Agosto 1912	»	486
	N.	5 485
TOTALE SOCI	N.	104 825

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6 8.

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - 1° ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione ce[ntrale] e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce el[et]trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi mo[di]cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmen[te] alle famiglie. F.lli GIANELLO, pro[p].

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C. Vitt. E[m].

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em.,

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 10[00] metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissi[ma] posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cu[ra] climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6.50 [ca]mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di pri[mo] ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo, [pr].

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA[...] HOTEL.

AUTOMOBILI Storero 1913

TORINO
Via Madama Cristina, 55

Chiedere informazioni
Prove e Cataloghi

TORINO ROMA GARAGES STORERO MILANO GENOVA

ROMA
Vie Sicilia e Basilicata

MILANO
Piazza S. Giov. in Conca, 9

GENOVA
Piazza Verdi - Via Edera

PNEUMATICI
PETER'S UNION

MILANO
Foro Bonaparte, 70

TORINO
Via Carlo Alberto, 40

SOCI . . . . . . Touring Club Italiano

Delle vostre passeggiate, gite, escursioni, volete avere un grato ricordo? . . .

Acquistate un apparecchio fotografico "VOLTA„ il migliore ed il più conveniente.

Formato 9×12, completo con 3 chassis, obbiettivo finissimo, scatto metallico — L. 30

Venduto a solo titolo di Reclame della Ditta:

UBERTALLI & MORSOLIN
Succ. A. AMBROSIO
TORINO - Via S. Teresa N. 0

Garantito a prova.

Catalogo di Fotografia di 600 pagine, gratis a richiesta

LE ROI DES TACHYMETRES
TEL
S.té A.me HASLER BERNE
CONCOURS DE BERLIN 1ER PRIX 83 CONCURRENTS

Al Concorso di Berlino (1906-1911) fra i migliori
INDICATORI DI VELOCITÀ PER AUTOMOBILI,
l'apparecchio TEL
venne giudicato 1° fra 83 concorrenti.
CONCESSIONARI PER L'ITALIA
ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO ROMANA, 70
STRUMENTI DI MISURA PER L'AUTOMOBILISMO

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Brescia
Vedi annuncio a pag.

TOURING CLUB ITALIANO
· RIVISTA MENSILE ·

IN DIFESA DI UNA VALLATA ITALIANA.

Nel 1908 — due anni dopo l'apertura del Sempione — la *Rivista* pubblicò con questo stesso titolo un mio articolo, nel quale, prendendo le mosse dal trattamento di un ipotetico (o non ipotetico) albergo valdostano, lumeggiava la troppo scarsa soddisfazione che per alcuni rapporti si trova in certi alberghi di stazioni climatiche e metteva in guardia dalla concorrenza che fin d'allora il Vallese faceva e che — io dicevo — stava per intensificare per l'apertura del Sempione.

L'articolo — secondo alcuni fin troppo franco — flagellava con poca misericordia l'improntitudine di quei malaccorti, che sfruttano all'eccesso il viaggiatore, non ricambiandolo di servizi in giusta proporzione dei prezzi. E deplorava la cortezza di viste per cui, fuori della porta dell'albergo, nulla più esiste per i numerosi interessati al movimento dei forestieri: tantochè abbellimenti, indicazioni, comodità, strade turistiche, insomma ogni organizzazione per invitare e trattenere cordialmente il visitatore si può quasi dire lettera morta. Parlava anche dell'insufficienza in genere, delle comunicazioni e finiva con un'esclamazione scura ed accorata «All'erta, all'erta! Gli svizzeri, dal Sempione, succhiano gli alberghi della Valle d'Aosta! ».

L'articolo non passò inosservato. Nella forma vivace si sentì l'amarezza sin-

Questo dettaglio di crepacce è preso sul ghiacciaio dello Dzasset sotto il Gran Paradiso. Si vede che non è affatto una specialità svizzera quella di consimili crepacci sensazionali che tanta parte dei nostri turisti crede trovarsi soltanto oltre Alpe, poichè soltanto la può arrivarvi colle scarpette di casa e magari sul mulo. (*Fot. cav. Vittorio Sella - Biella*).

cera di un amico, si comprese che il *chi batte ama* avrebbe potuto esserne il motto. L'«Association valdôtaine pour le mouvement des étrangers» se ne interessò con simpatia, ma poi le mie parole le parvero forse troppo sovversive. (Non importa; la cosa mi piacque, poichè disse Talleyrand: *méfiez vous du premier mouvement: il est le bon*). Un'autorevole persona valdostana distribuì quella *Rivista* a un bel numero di interessati, come un monito. Albergatori intelligenti, privati, imprese di trasporti ne parlarono e ne scrissero; se ne occuparono giornali locali in diverso senso, anche spronando i concittadini a tener conto di una voce, la cui franchezza, anche se sgradita a qualcuno, costituiva una sollecitudine preveggente.

* * *

A quattro anni di distanza prendo la penna e riparlo dell'argomento.

Mi sembra opportuno verificare se sia davvero avvenuto il previsto assorbimento di molta clientela italiana attraverso il Sempione. Può anche non essere inutile un parallelo fra gli sforzi valdostani — se ve ne sono stati — per opporsi alle seduzioni svizzere e il progresso di queste. E infine chissà che da questi modesti appunti possano scaturire elementi di persuasione per una attività che dovrebbe pur nascere, se si vuole acquisire alla Val d'Aosta quell'*enorme soprappiù di clientela che prende la via della Svizzera e della Savoia*.

La zona che aspira più immediatamente gli italiani intorno alla Val d'Aosta si può circoscrivere, per ragioni di comunicazioni, al Vallese, da Briga in giù e alle Valli del Trient e di Chamonix.

Chi percorre questa parte della Svizzera e della Savoia nella stagione, vi trova in misura incredibile gli italiani, specialmente milanesi, torinesi, genovesi della borghesia industriale e commerciale e romani e meridionali dell'aristocrazia. Ciò si verifica di preferenza in determinati centri. Sono quelli toccati anni fa da qualche solitario, che portò poi in Italia la buona novella. Gli italiani crescono rapidamente di numero ogni anno, poichè fanno al ritorno una pubblicità altrettanto discreta quanto creduta a quei *luoghi, alberghi e dintorni di alberghi*: tre gruppi di cose che non si possono disgiungere.

Già oggi a Zermatt, a Saas Fee, a Täsch, a Randa, a Chamonix, a Les Praz, ad Argentière, a Salvan, per non dire che qualche nome, vi sono sale ove si pranza potendo credersi in Italia, anche perchè molti del servizio sono italiani (leggi: dunque il personale italiano non è un inciampo assoluto pei nostri albergatori, poichè costa certo là più di qui). Non sono rari gli alberghi di 100 letti con trenta, quaranta italiani. In qualche luogo gli italiani sono maggioranza e — dettaglio caratteristico — il nostro tricolore è issato sopra tutte le altre bandiere. Fra poco gli italiani saranno colonie, come accade dei tedeschi nella Riviera Ligure, nei dintorni di Napoli, nella penisola di Sorrento, a Taormina.

Gli alberghi sparsi in questa zona sono numerosissimi. Ne sono in questi ultimi anni sorti dappertutto. Nella nota pubblicazione dell'Ufficio Centrale di Basilea della Società Svizzera degli albergatori, ne sono notati, in 39 sole località di questa zona ristretta, 82 con 8779 letti. Ma l'elenco è soltanto parziale, non raccoglie che una parte degli alberghi, cioè quelli dei soci. Vi manca una certa quantità di importanti esercizi, per esempio l'Hôtel Bérisal con 120 letti, l'Hôtel Weisshorn e l'Hôtel Dom di Randa con altrettanti, il Täschhorn-Hôtel di Täsch, pure con 120 letti, ecc. — Vi mancano moltissimi alberghi della vallata francese di Chamonix (non soci del sodalizio svizzero) e infine ne sono esclusi tutti quelli che fanno pensioni inferiori a L. 5,50 al giorno. Il numero complessivo dei letti deve quindi ammontare a non meno di 10-12 mila, con un imponente movimento di denaro. E gli italiani vi entrano con un contributo importante e — non lo si perda di vista — *in continua rapida progressione*.

Se soltanto la metà dell'aumento di questa clientela italiana avvenuto negli ultimi quattro anni fosse stato assorbito dalla Valle d'Aosta, non sarebbe bastato raddoppiare in questa gli alberghi.

* * *

Ma perchè questo contingente sfugge così?

Non si può dire che sia per lo snobismo di fare stagione in località famose dove è di moda l'avere almeno una volta soggiornato. Non è per moda che si va a Pierre à Voir, a Salvan, a Champéry, a Les Praz e in consimili siti: sono nomi che non dicono nulla, che non aggiungono alcuna luce alla pallida aureola dei viaggiatori di piccolo corso.

In molti di questi luoghi non si va neanche perchè sia comodo l'andarvi. Nei 380 letti di Saas-Fee, non si può riposare che dopo 8 chm. di dentiera e 5 ore di mulo. Nei 100 letti di Arolla non si può giungere che con 10 ore di viaggio da Sion, di cui 5 ½ di carrozza e 4 ½ di mulo. I 200 letti di Zinal sono a 4 ore e mezzo di carrozza e 3 di faticosa mulattiera da Sierre, e così potrei continuare.

Perchè dunque si va in questi alberghi? E' chiaro: semplicemente perchè a *somme e sottrazioni fatte*, il pubblico vi si trova bene. Non vi sono frottole o *réclames*, per quanto abili, che possano tenere in piedi e far fiorire da anni una così colossale industria del forestiero se non basata sopra appoggi solidi e sinceri.

* * *

Gli alberghi della zona in discorso non sono affatto del genere di quelli grandiosi e cari di certe città svizzere, o della riviera aristocratica di Montreux.

In generale non si tratta di grandissimi alberghi: soltanto 8 fra quelli di cui ho parlato hanno più di 200 letti e altri 9 ne contano da

E' questo un tratto del panorama insuperabile che si ha dalla cima del Corno del Camoscio (3026) a mezz'ora dal Colle d'Olen. Purtroppo il Colle d'Olen che dovrebbe da lungo essere varcato da una carrozzabile e meriterebbe una dentiera, non ha invece che un'orribile mulattiera e un infelice ricovero. — Nel mezzo il Rosa (Vincent Pyramide), all'estrema destra la Punta Gnifetti (4559), a sinistra il Lyskamm (4532).

(*Fot. cav. Vittorio Sella - Biella*).

150 a 200. La più gran parte è tra i 40 ed i 100.

Il loro aspetto varia alquanto da luogo a luogo, ma è sempre *inflessibilmente* orientato verso la minima spesa, per quanto riguarda il lusso della costruzione. Hanno una fisionomia comune, che si potrebbe riassumere così: esterno decoroso e fresco, ma molto semplice, modesto, casalingo, con esclusione assoluta di decorazioni costose, di avancorpi complicati, di scalinate, di balconate. La monumentalità è volutamente sconosciuta.

L'interno è quasi costantemente modellato sul tipo semplicista delle due file di camere fronteggianti il corridoio centrale, illuminato dai due capi e dall'ambiente di scala. La sala da pranzo è esattamente proporzionata al numero dei letti; la *hall*, quando c'è, le sale di riunione e di lettura sono piuttosto piccole, talora anche troppo.

Nel fatto in questi alberghi non si balla, nè ci sarebbe posto. Forse gl'italiani fra poco, diventando in qualche luogo maggioranza, arriveranno ad introdurvi l'abitudine del pranzo più o meno in gala, e del ballo serale delle nostre stazioni climatiche e di conseguenza il caleidoscopio delle *toilettes*, i bauli, il pettegolezzo, il sonnolento ozio mattutino invece della passeggiata (è giusto dire che intorno ai nostri alberghi ben poche strade sono accessibili alle signore e perciò cercano dei compensi). L'uso del ballo serale implica una quantità di spese per l'albergatore come per il villeggiante e perciò influisce sfavorevolmente sulla durata della stagione e ammazza in potenza molte modeste iniziative alpinistiche femminili e maschili con danno dell'igiene e del vero scopo della villeggiatura climatica.

In questi alberghi le camere da letto hanno dimensioni che l'esperienza ha equiparato in modo da parere regolamentari. Sono lunghe (occorrendo servono per due letti), strette e piuttosto basse. Dappertutto in esse, come nelle sale, assenza di decorazioni, di panneggi, di modanature, di cose qualsiasi appese alle pareti e parsimonia veramente eccessiva di mobili. Questo rende più facile la pulizia a fondo, una pulizia che si è improntata persino nei dettagli costruttivi ed è divenuta istintiva in ogni minuzia del servizio. E' tolto così parte di quel senso di antipatia che ognuno, abituato a casa propria, sente per gli ambienti usati intimamente da estranei. Le tappezzerie, poche, chiare e sottili, perfettamente aderenti e immacolate. Molti i rivestimenti di legno e le pareti verniciate ad olio, bianche o chiarissime. Le vernici sono rifatte con molta frequenza nella morta stagione. Le ritirate sono grandi, ben impiantate da idraulici serî (come ormai si usa anche da noi), ma tenute (ciò che invece da noi non si usa mai) con impeccabile pulizia che va oltre l'acqua, lo scopinetto, la salvietta e la scopa, ed ogni due o tre stagioni si traduce nella *messa a nuovo completa* di tutte le vernici e di quelle parti di legno lucido che sono pel loro stato imperfetto prima causa del disordine ripugnante di tante ritirate italiane.

Tutta questa categoria d'alberghi è organiz-

zata per servizio e per abitudini (quasi imposte ai frequentatori) in modo che il costo di esercizio sia il minore possibile.

La caterva di personale che vi stende la mano alla vostra partenza, ben poco avendo fatto per voi, — *portiers* ai quali non avete mai detto una parola, *boys* che non avete mai trovati accanto all' ascensore, facchini che hanno scaricato il vostro baule, i quali però non sono i facchini dell'omnibus di stazione, nè quelli che poi collocarono le robe vostre al piano dell'alloggio, capi camerieri del ristorante, che non sono nè il cameriere nè la cameriera che vi hanno servito a tavola, nè quelli del piano — tutta questa brava gente che se vi fermate in un luogo ventiquattro ore, vi costa senz'altro più dell'alloggio, è ridotta negli alberghi di cui mi occupo, ai minimi termini.

Così anche i servizi particolari. Si sente nell'aria — buon grado, malgrado — che la pensione è e deve restare la pensione. Se chiedete degli extra, li avrete difficilmente e non troppo di buona grazia. Non c'è dubbio che ciò è un inconveniente, ma contribuisce a permettere che l' albergo sia com' è, cioè risponda ai bisogni di *una media* molto più numerosa che nelle montagne italiane.

Il trattamento di tavola è di solito sano e abbondante, ma anche semplice, talora forse troppo. Le lotte tra risini e conservisti ci hanno fatti tutti ridere in Tartarin e durano anche oggi. Bisogna riconoscere che nei nostri alberghi di montagna spesso il cibo è più ricercato e la distinta è più ricca. Talora per verità c'è la pretesa senza che il cuoco sappia rispondervi, ma il più spesso un amatore della tavola si troverà meglio di qui che di là dai monti. Nondimeno la gente non soltanto vi ingrassa lo stesso, ma non pretende più di quello che le dànno e la prova che quello che le dànno la soddisfa — somme e sottrazioni fatte — sta nel continuo aumento della clientela, parlo sempre della clientela italiana, la quale ha i gusti che ha, che si tratta di soddisfare e che i nostri alberghi non soddisfano abbastanza nella media, tantochè il grosso della clientela sfugge loro.

* * *

La chiave però del successo enorme presso la clientela italiana sta anche nei prezzi. *La spesa, negli alberghi di cui parlo, è molto minore che in Italia.* Lo è *in via assoluta* nella maggiore parte dei casi, come dimostrerò sotto. E quando non lo è in via assoluta, può ancora dirsi minore relativamente all'ambiente e al complesso di quello che l'albergatore dà. Questi alberghi di montagna, quasi tutti sprovvisti di ascensore, sono costretti, per popolarsi mediamente a tutti i piani, di fare fra di essi grandi differenze di pensione. Così pure differenze notevoli vengono dall'ubicazione di certe camere più favorite per il panorama che vi si può godere. Perciò le pensioni hanno notevole estensione tra il minimo ed il massimo, pure essendo le camere molto simili l'una all'altra e il trattamento identico. Il prezzo minimo di base di camera e pensione, vino non compreso è in 27 degli alberghi sopra notati, a partire da 5,50 o da 6 lire; in 15 a partire da 7; in 22 a partire da 8; in 9 a partire da 9; in 9 a partire da 10, in 3 a partire da 11; in 2 a partire da 12 e in uno a partire da 13. Si può calcolare che il prezzo medio sia di circa lire 1 a 1,50 più del minimo, poichè aumenta di 50 centesimi a 1 lira ogni piano che si scende. Sono, come si vede, prezzi molto modesti.

* * *

Quale parte ha nella disparità di trattamento finanziario la così spesso decantata causa delle tasse italiane? Certo una parte v'è. Ma il fatto stesso del forte divario di prezzi che vi è tra certi alberghi italiani non giustificato da una corrispondente differenza di trattamento; l'evidente più economica organizzazione d'impianto costruttivo e di esercizio degli alberghi svizzeri e savoiardi (del genere di cui parlo) congiunta alla situazione sociale stessa degli esercenti, che sono ordinariamente famiglie di modesti proprietari che si dedicano di padre in figlio con amore e convinzione alla loro piccola industria senza forzarne i risultati con impazienze ingiustificate o con avidità antipatiche; il fatto infine che nessuna differenza si avverte fra gli alberghi nella valle del Trient (svizzera) e quelli della contigua vallata di Chamonix (francese), tutto ciò fa sentire che i nostri alberghi sono più cari anche e forse specialmente per la *concezione* stessa che i nostri albergatori hanno della loro industria. E' doloroso di doverlo constatare, ma non credo che si possa molto allontanarsi da questa conclusione. E' questa concezione la quale fa sì che un albergo svizzero di montagna vi rimanderà perchè tutto è pieno, ma se ha ancora una camera ve la tarifferà al prezzo normale, mentre sappiamo tutti che fra noi non accade così.

* * *

Un altro coefficiente del successo di quegli alberghi nella concorrenza ai nostri è quello che ho chiamato «i dintorni dell'albergo».

Vi è anche nel Vallese, come nella parte di Savoia a cui si riferisce questo articolo, una tassa di soggiorno variabile da luogo a luogo e che, ad esempio, nella vallata di Chamonix è di 20 centesimi per persona e per giorno. Tutti, là, pagano con persuasione. Ma se la si chiedesse da noi, susciterebbe una contraria levata di scudi, del resto perfettamente giustificata.

Nulla è fra noi più evidente della trascuranza di quanto riflette circolazione, indicazioni, abbellimenti ai dintorni delle nostre stazioni climatiche da parte di tutti quelli che vi avrebbero un interesse. Gli interessati sono molti, non i soli albergatori: amministratori comunali, guide, esercenti, imprese

La roccia a destra in basso fa parte della cresta dell'Hoeslicht. E' l'altura che fa perfetto riscontro in Italia sopra Gressoney alle magnificenze del Gornergrat di Zermatt. Ma non val nulla il confronto del Gornergrat perchè non ha nè ferrovia, nè mulattiera, nè albergo. La fotografia qui presentata non comprende che una parte del panorama. Ci sono i due Lyskamm (4477-4532) col ghiacciaio del Lys, sfortunatamente preso in stagione anticipata cosicchè i magnifici seracchi sono qui ancora quasi coperti di neve e perdono molto del loro effetto. Manca tutto il lato occidentale con Castore (4221), Polluce (4107), il Breithorn (4165); manca alle spalle l'immensa voragine verde della Valle di Gressoney; manca a destra la grandiosa distesa di ghiaccio verso la Vincent Pyramide e le altre cime del Rosa. A questo eccezionale punto di vista si arriverebbe comodamente in piano dal Colle d'Olen (2871) se ci fosse strada o sentiero.

(*Fot. cav. Vittorio Sella - Biella*).

di trasporto, ecc. Qualche tentativo fa capolino quà e là, dura qualche stagione e perisce nell'indifferenza.

Nulla è invece più visibile al di là del confine, nella zona di cui parlo, della cura perchè ogni cascata abbia il proprio sentiero, ogni gola la propria passerella, — sia pure amareggiata da una lira — ogni bosco la sua rete di comode o quasi comode stradicciuole, ogni punto di vista il suo spianato colle sue panche meditative, ogni passeggiata la sua segnalazione in colore. Le opere di abbellimento, — comunali o di consorzi d'alberghi e di volonterosi, — fanno parte integrante, abituale, costante della vita sociale, come la condotta d'acqua, il medico e la scuola.

E, risalendo nella misura dell'importanza dei provvedimenti, che dire della messa in valore dei punti più belli, con piccoli, rustici alberghi, ristoranti, *châlets*, *pavillons*, capanne, muniti di ottime mulattiere, di carrozzabili, in molti casi di ferrovie?

Il problema delle comunicazioni locali è stato risolto con ardimenti che ogni anno van sempre più riempiendoci di meraviglia. Capitali ingenti furono investiti in costruzioni prodigiose. Ferrovie o strade che un tempo parvero sorprendenti, sono passate adesso in seconda o terza linea. Altre ben più audaci tolgono loro considerazione, mentre intorno ad ogni grande opera se ne crea una rete di minori.

Già di fronte a Briga noi vediamo la montagna tagliata da quella linea del Lötschberg, che fra due o tre anni porterà un altro colpo al progresso delle nostre montagne, poichè porrà in rapida ed economica comunicazione colla Lombardia ed il Piemonte il gran centro dell'Oberland Bernese, ora separato da tanta distanza.

Più avanti nel Vallese troviamo la dentiera di Zermatt. Gli zotici abitatori della bassa vallata della Visp si sono per lunghi anni opposti alla costruzione di una carrozzabile per conservarsi il monopolio del trasporto coi muli verso Zermatt, mentre già nella parte superiore da S. Niklaus in su una bella carrozzabile serviva la grande stazione alpina. Ma l'industria privata ebbe il coraggio di sorpassare quell'ostruzionismo e costruì la dentiera. Dopo pochi anni questa non bastò più fino a Zermatt, montò al Riffel,

poi fu spinta su fino ai 3136 metri del Gornergrat, e, s'intende, con un corrispondente corteggio di alberghi e annessi.

Abbiamo un punto della nostra Val d'Aosta, la cresta della Hoheslicht sopra Gressoney, di fronte alla massa di ghiacci spettacolosa del Lyskamm e del Rosa, che potrebbe in qualche modo far bene riscontro al Gornergrat. Ma non vi si arriva che dopo ore ed ore di sudato sentiero. E neppure quel luogo stupendo vien consigliato e fatto conoscere ai villeggianti! Nondimeno ai suoi piedi v'è una larga accolta di alberghi e di ville ed alcuni fiorenti villaggi. Ma tutti vi sono dormienti, per nostro e loro danno.

Da Bex si alza la dentiera per Gryon, per Villars, per Chesières, luoghi ove gli italiani soggiornano più che nelle valli di Cogne, di Valsavaranche, di Rhême, di Valgrisanche. Ma dove, del resto, potrebbero comodamente soggiornare in questi nostri paesi? Da Aigle parte l'altra dentiera per le ville, gli alberghi ed i famosi sanatori di Leysin, e da Monthey, nella Valle d'Illiez, l'altra magnifica dentiera fino a Champéry, il curioso luogo dove le donne possono considerarsi pari agli uomini, almeno pei calzoni maschili che le fanno così orribili. Da Martigny si dirama una svelta linea elettrica per Orsières verso il Gran San Bernardo, aprendo a questa valle nuovi orizzonti. E finalmente si stacca l'altra, la più importante di gran lunga, che attraverso la valle del Trient va a Chamonix e poi a Ginevra.

Questo tronco Martigny-Chamonix, che ha posto il gran centro turistico del Monte Bianco a 9 ore da Milano e 7 da Domodossola, cioè poco più di quanto se ne impiegavano un tempo in diligenza da Domodossola al Sempione, costituisce per noi italiani un prolungamento estremamente comodo della linea stessa del Sempione. Per nostra disgrazia, per disgrazia particolare della Val d'Aosta, si tratta di una linea meravigliosamente pittoresca, di superba audacia costruttiva, che conta senza dubbio tra i più notevoli tronchi ferroviari di montagna della Svizzera.

Gli orari sono combinati in modo che uno può prendere il proprio caffè e latte a Torino, a Genova, a Milano, far colazione lungo la strada e pranzare dopo aver preso alloggio in una delle numerose stazioni climatiche scaglionate fino a Chamonix. Così, è l'italiano che si sente parlare in quei paesi con grande frequenza. E se qualche anno fa, Finhaut, Argentière, Montroch, Les Praz, non vedevano che solitari ciclisti sfiatati dalle dure salite della Tête Noire e della Forclaz, oggi ospitano le famiglie loro colle signore, i bambini e le bambinaie e il marito al sabato va a fare la sua visita ebdomadaria per ritornare il lunedì o il martedì, non più difficilmente, purtroppo, che nella Val d'Aosta.

A tutto pensano nelle comunicazioni questi svizzeri! Essi, che boicottano volontieri l'automobile, concedono però — e *pour cause* — alle automobili dalle 5 alle 10 del mattino il passaggio da Martigny a Chamonix ed è così una circolazione continua fra la Francia e la Svizzera, dal gran centro del Bianco verso Ginevra e il Sempione.

E cosa non hanno — svizzeri e savoiardi — fatto nella vallata di Chamonix per popolare le più alte cime di alberghi — ove non vi cavano la pelle, chè fanno parte di quella nota dagli onesti prezzi sopra riportata!

Al Montanvers, a 1910 m. di altitudine, è una dentiera che conduce; al Col de Voza e al Mont Lachat (2110 m.) è pure un'altra ferrovia, che sta prolungandosi nell'intento di raggiungere le più alte vette del Monte Bianco. E si sta da una ditta milanese costruendo per conto di un ginevrino il trasporto di persone più ardimentoso che sia nel mondo, una funicolare sospesa che arriverà alla inaccessibile Aiguille du Midi (3843 m.) sorpassando il ghiacciaio dei Bossons con una cabina sospesa a fune a centinaia di metri sopra il ghiaccio.

Le mulattiere, ogni estate rimesse in buona manutenzione, conducono ad altissimi luoghi muniti d'alberghi mondialmente conosciuti: la Flégère (1877 m.), il Pavillon de Pierre Pointue (2057 m.), il Plan de l'Aiguille (2203 m.), il Brévent (2525 m.), l'Hôtel de Tête Rousse (3165 m.), ecc. Da questi alberghi partono sentieri ben mantenuti nelle condizioni più eccezionali: ve ne sono di scavati a mine su pareti a picco, di muniti di parapetto, e persino in cresta di morene, e così tra *châlets*, *pavillons* e alberghi non c'è che l'imbarazzo della scelta. Notate poi questo: il passante sa che deve arrivarvi ad ora giusta e allora può sedere a tavola, e che i tre pasti sono dappertutto presso a poco 1,50; 3,50-4; 4,50-5 senza pericolo di sorprese. Alla Flégère il tè costa 90 centesimi.

* * *

Non proseguo. Questa rapida corsa mi è fonte di amari confronti colla nostra Val d'Aosta.

Della Val d'Aosta noi diciamo un mondo di bene. E' un *cliché* d'ogni discorso che la Val d'Aosta è un luogo meraviglioso. E dopo che si è parlato de' suoi storici castelli, vengono i ghiacciai stupendi, le cime eccelse, ecc. Ma a chi ben guardi, risulta un fatto sconfortante: le comunicazioni di competenza degli Enti che hanno governo di strade — cioè lo Stato, la Provincia e i Comuni — conducono in generale *un po' indietro della soglia* di molte bellezze della Val d'Aosta, *senza arrivarvi*. Per arrivarvi, occorre abbandonare l'unica ferrovia e le carrozzabili, e neppure il più spesso si hanno mulattiere e sentieri agevoli. Quanto alla viabilità ferroviaria od ordinaria d'iniziativa privata, non se ne ha un solo esempio degno di nota. Così il gran pubblico ignora, nel fatto, la maggior parte delle bellezze maggiori della Valle d'Aosta. La gran valle è un magnifico teatro, ma il telone che nasconde le sorprese del palcoscenico non viene alzato che per gli iniziati alle *coulisses*, che sono gli alpinisti.

E' questa una delle cause fondamentali della stasi in cui la Val d'Aosta continua a giacere, rispetto al movimento dei forestieri. Così accade che mentre il suo patrimonio di bellezze accessibili resta invariato, siccome quello d'oltre confine continua a crescere, si accentua ad ogni anno l'inferiorità nostra.

Una sola grande strada internazionale è stata compiuta in questi ultimi anni, quella del Gran S. Bernardo. E' una sola e sfortunatamente è meno pittoresca di quelle che ancora aspettano.

Ho fatto cenno più sopra di quel punto di vista di eccezionale bellezza, l'Hoheslicht, che sarebbe un Gornergrat per Gressoney. Ma non che la dentiera, non c'è nemmeno un sentiero decente e neppure un cartello di direzione. Nonchè degli alberghi — e dov'è la Casa della Regina ne sarebbe il luogo — non c'è, dopo Gressoney, neppur modo di avere un tozzo di pane o un tetto di rifugio.

I grandi ghiacciai che scendono dai Gemelli e dal Breithorn nella prossima stupenda valle d'Ayas, non si possono avvicinare comodamente più in là di Champoluc.

Noi parliamo sempre del Cervino: ma la carrozzabile si arresta a Valtournanche, a parecchie ore dal Breuil e dal Giomein. Il gigante rimane lassù nel suo tabernacolo.

L'asprissimo gruppo della Dent d'Hérens è, si può dire, turisticamente inaccessibile, perchè la lunghissima Valpelline è senza carrozzabile sopra il paese. In questo momento sono bensì in corso gli studi per allungarla di due piccoli tratti: Bionaz-Valpelline e Ollomont-Valpelline, col regime della legge del 1893, ma è piccola cosa e che risolve solo un minimo interesse turistico.

Sempre si dice, parlando della Val d'Aosta, che il gruppo del Gran Paradiso è una delle sue bellezze fondamentali; che la Grivola rivaleggia con qualsiasi altra punta alpina di svelta eleganza. E' vero, nessuna esagerazione vi è nelle lodi leggendarie di questi gruppi. Chi li percorre passa di meraviglia in meraviglia. Le masse di ghiaccio sono enormi, il profilo delle cime grandioso. Ma chi può vedere tuttociò? Nessuno, si può dire, tranne gli iniziati, cioè gli alpinisti, anzi, tra questi i più disposti al disagio, poichè Cogne, uno dei due centri che avvicinano il Gran Paradiso, è disgiunto dalla carrozzabile di Val d'Aosta da 26 chm. di mulattiera (quest'anno, per fortuna, molto ben accomodati dalla Società delle Miniere di Cogne) e l'altro centro, Valsavaranche, non ha anch'esso che una mulattiera. E pur così anche la Valle di Rhême e la Valgrisanche.

Ognuna di queste vallate ha gli elementi di un bellissimo centro di turismo. Anzi gli alti bacini di Cogne e di Valgrisanche — sconosciuti al gran pubblico che va nella Val d'Aosta — gemme sottratte all'ammirazione generale — sembrano già fin d'ora predisposti per il turismo, poichè vi s'arrampicano fin oltre i 3000 m., ben tracciate e ben mantenute, le numerose strade di caccia che conducono agli appostamenti delle immense riserve reali. Ed ivi, unico luogo in tutta Europa (e perciò da questo punto di vista vero parco nazionale nel senso americano), s'incontrano spessissimo branchi numerosi talora anche tribù di cinquanta e persino di un centinaio di camosci e misti ad essi gli stambecchi. Basterebbe con delle carrozzabili arrivare in capo alle valli per avere già predisposto in tal modo un campo d'azione turistico eccezionale.

Si può metter pegno che se gli svizzeri o i francesi avessero un luogo ove mostrare nel loro selvaggio ambiente naturale branchi di centinaia di camosci, saprebbero ben sfruttare questa *specialità* così degnamente incorniciata.

* * *

La Val d'Aosta si presenta purtroppo ancora oggidì con una serie di fondi ciechi, neppur serviti in tutta la loro lunghezza da carrozzabili, sboccanti sulla Dora, salvo al Grande e al Piccolo S. Bernardo, entrambi, soprattutto il primo, non rispondenti ad una linea razionale di grande comunicazione turistica.

Le due linee turisticamente razionali di grande comunicazione, sarebbero l'Alagna-Gressoney per il Colle d'Olen e la Courmayeur-Martigny per il Col de Ferret. (Più tardi verrà anche il Nivolet). Queste sì, moltiplicherebbero d'un tratto la circolazione, rendendola cento volte più simpatica di quanto ora non sia!

Ma quali le speranze di una pronta attuazione di queste due strade?

Non so se meno si pensi alla prima ad Alagna o a Gressoney. Due anni sono parlandone ad una influentissima personalità della Valsesia, mi sentii press'a poco rispondere che non dovevo conoscere la località per immaginare di farvi passare una strada.

Quanto al Col de Ferret, è noto che l'idea della strada fu guardata con indifferenza quasi ostile fino a non molti anni fa, da qualcuno di coloro stessi che pur vi erano direttamente interessati, per il vecchio pregiudizio che le strade permettono ai viaggiatori di sfollare dai soggiorni (1). Ma adesso, molto e troppo tardi, si pensa diversamente.

L'ingegnere Capo della Provincia di Torino, cav. Corazza, visitò l'anno scorso il Colle insieme ai tecnici del corpo competente del Vallese, i quali sembrano disposti per il largo concorso del comune di Orsières e del Cantone alla costruzione fino allo spartiacque. Ma dal lato italiano nè la Provincia di Torino può

(1) Il più classico esempio di quanto questo pregiudizio sia infondato viene dall'Engadina, alla quale una certa categoria di interessati prediceva un danno dall'apertura della ferrovia dell'Albula. E' ben noto che da allora il concorso nell'Alta Engadina è forse raddoppiato e che la ferrovia della Bernina ha agito nello stesso senso favorevole, tantochè molti luoghi dell'Engadina sono diventati decisamente antipatici, per l'eccessiva agglomerazione d'alberghi.

Ciò che si vedrebbe da tutti, non dai soli alpinisti, in Val d'Aosta se la viabilità fosse diversa. — (godere da non molto sopra Cogne. A sinistra il Gran Paradiso (m. 4061), poi le cime fino all'Herbet preminente quello della Tribolazione. — Oggi da Aymaville a Cogne vi sono 26 chilometri di mulatt

trovare nella legge sui lavori pubblici gli elementi per classificare come provinciale quella strada, nè lo Stato potrebbe costruirla senza inscriverla con legge apposita tra le nazionali. Eppure è questa soltanto la non facile procedura regolare da cui dovrebbe venire la strada di Val Ferret. Le due arterie accennate, l'interprovinciale per Alagna e l'internazionale per Martigny, avrebbero un'importanza di primo ordine, sia che la prima fosse soltanto una carrozzabile, nel qual caso servirebbe ad uno sciame di automobili, di carrozze e di pedoni, sia che essa fosse aiutata da una dentiera, collegata con una viabilità opportuna al Corno del Camoscio, allo Stolemberg e all'Hoheslicht. Forse allora vedremmo trasformarsi perfino la spelonca-albergo del Colle d'Olen.

Non soltanto la maggior parte delle automobili che vanno ad Alagna e a Gressoney passerebbe la montagna invece di ritornare, ma il loro numero si moltiplicherebbe grandemente, perchè nulla è meno allettante del ritorno nella stessa valle (1). E nella rete sarebbero attirate le innumeri automobili francesi che ora fermano a Chamonix.

(1) Anche qui cito un esempio classico. Da tre anni soltanto è terminata quella *Hochdolomitenstrasse* che gli austriaci hanno disteso attraverso il Pordoi e Falzarego. Il passaggio sulla lunga arteria è cresciuto a dismisura di anno in anno, e certamente andrà sempre aumentando per effetto dell'aver sostituita una linea aperta ad una di va e vieni.

Nella zona che circonda la Val d'Aosta, quali diversi concetti guidarono le costruzioni stradali!

Agli accenni già fatti, e in un campo meno esclusivamente turistico, aggiungo pochi dati. Limitandomi al gruppo finitimo della Vanoise rilevo (certi l'autorità militare ha aiutato) tra centro di ben poca importanza, lunghe strade carrozzabili, che toccano altissime quote tra cui: al Col de la Vanoise alto 2527 m., al Col du Palet alto 2658 m., al Col du Mont Iseran alto 2769 m.,) al Col de Chavière alto 2806 m.

Si noti che a meglio continuare, nell'interesse della Val d'Aosta, attraverso la Valsesia, il movimento turistico verso Milano e il lago Maggiore, sono già a buon punto le trattative per la costruzione della strada della Colma (Varallo-Omegna), promosse attivamente da un Comitato locale di cui è anima l'ing. A. Pestalozza.

* * *

Per ultimo debbo considerare un altro degli elementi del lento sviluppo del turismo e della villeggiatura di stagione in Val d'Aosta. Si può occuparsene senza parlare degli alberghi?

Purtroppo nulla vi è in Val d'Aosta in questi quattro ultimi anni (all'infuori forse dello sviluppo di St. Vincent che però ha un carattere speciale di sfruttamento ben fatto delle sue acque purgative) che possa far riscontro

trettanto grandioso, quanto qualsiasi altro più decantato svizzero o savoiardo e si potrebbe comodamente
te Bianco (m. 4810) nello sfondo e infine la Grivola (m. 3969). Davanti il gruppo dei ghiacciai tra cui

(*Fot. cav. Vittorio Sella - Biella*)

al progresso della zona che la circonda e di cui ho fatto alla meglio lo schizzo. In generale non sono nelle vallate sorti alberghi nuovi di qualche importanza. I vecchi non si sono sensibilmente ingranditi (1). Essi non hanno cambiato i loro metodi di vita raccolta. L'espansione, i segni di una esuberante vitalità, non sono affatto caratteristiche che abbiano mostrato di rinverdire gli alberghi valdostani. Se floridezza vi è, è floridezza che non si traduce in iniziative. Nè sentieri, nè indicazioni, nè piccoli ristoranti ai punti di vista, nè vigorose società di abbellimento, nè consorzî con determinati scopi turistici sono, per quanto io mi sappia, nati o cresciuti fortemente più che pel passato. E' sorta soltanto qualche utilissima organizzazione di trasporti automobili e giova sperare che possa prosperare.

Non che gli alberghi abbiano regredito. Essi anzi vivono in condizioni alquanto migliori, ma manca totalmente ad essi il sacro fuoco del progresso che forma la forza della vallata di Chamonix e del Vallese. Non certo si può sperare che essi diminuiscano le loro pensioni, per scendere al limite delle pensioni svizzere e francesi di cui ho dato l'esatta statistica, ma è da far voti che parecchi di essi commisurino meglio servizî e ambiente al tasso della pensione.

Ed è poi necessario che sorgano numerosi alberghi del tipo svizzero-francese sopradescritto con *dintorni che si comincino a curare* per riprendere il tempo perduto. *Quest' opera d'abbellimento dovrebbe cominciare subito ed è debito morale delle attività che già attualmente sfruttano la Valle d'Aosta.*

Lo sappiamo: se vi lamentate dei prezzi, del trattamento o dell'ambiente esterno l'interessato vi fa una doppia obbiezione irriducibile: l'albergo si riempie lo stesso; la stagione è troppo corta!

E' questa la miopìa perniciosa la quale fa sì che il movimento dei forestieri in Val d'Aosta progredisce lentamente. Non sono i grandi alberghi lussuosi, di società milionarie regolarmente liquidate dopo qualche anno con perdite enormi, che salveranno la Valle d'Aosta dalla concorrenza svizzero-francese: saranno da una parte i piccoli e medi alberghi a prezzi svizzero-francesi e dall'altra le comunicazioni e le opere modeste ma numerose di abbellimento. Insomma bisogna copiare, copiare e copiare. Il modello c'è.

(1) Il cav. Lorenzo Bertolini, collega nel Consiglio del T., la cui locale competenza nella particolare materia è completa, mi fornisce una statistica approssimativa molto interessante. I letti d'albergo (scendendo fino agli alberghi di 20 letti circa) nel gruppo Pont S. Martin, Issime, Gaby, Gressoney sono 610; nel gruppo Verrès, Brusson, Ayas, Champoluc, Fiéry sono 500; nel gruppo S. Vincent, Châtillon, Valtournanche, Gromein, Fiernaz sono 910; nel gruppo Aosta, Étroubles, S. Rémy, Valpelline, Cogne sono 645; nel gruppo Pré S. Didier, Courmayeur, La Thuile sono 825; totale nella Valle d'Aosta 3490.

Il Monte Bianco si va a vedere a Chamonix, ma la sua fama sarebbe ben minore se da Chamonix non lo si potesse scrutare salendo al Montanvers, alla Flégère, al Brévent, ecc. Noi lo vediamo in casa nostra da Courmayeur, ma la sua fama sarebbe ben maggiore se lo potessimo ammirare dai migliori punti di vista con ferrovie, carrozzabili o mulattiere. Eccolo qui, quale nella sua insuperabile imponenza lo si vede da presso il Colle del Gigante (attualmente senza accesso s'intende!)

(*Fot. cav. Vittorio Sella - Biella*).

In fondo c'è nel poco slancio generale della Valle d'Aosta un circolo vizioso che deve venir spezzato dalla concorde persuasione che è necessario cambiar rotta e presto. Fare carrozzabili, mulattiere e sentieri, curare la circolazione locale, indirizzare con acume, misura, larghezza di vedute tutti gli interessati materialmente e moralmente al progresso della valle e in primissimo luogo tra questi i vettori e gli albergatori, spingere alla creazione di alberghi modesti, ma abbastanza grandi, non amministrati da anonime ma da privati e specialmente da famiglie del luogo che però abbiano la coltura tecnica senza della quale sarebbero il danno proprio e della valle, trasformare, se possibile, gli alberghi migliori esistenti, portandoli, dove sia opportuno, a maggior perfezione in relazione ai prezzi, indirizzare e regolare tariffe di carrozze, di muli, di trasporti-bagagli quando è possibile l'intervento di una azione comunale coercitiva o integratrice o di una influenza moderatrice di associazioni, *insomma agire in tutti quei modi che altrove sono divenuti estrinsecazione abituale dell'industria del forestiero*, ecco all'incirca la direzione a cui tendere.

Ho già detto che esistette in Aosta una « Association Valdôtaine pour le mouvement des étrangers » benemerita per lunga e pratica azione. Ma questa Associazione se non si è ufficialmente sciolta, non dà però da molto tempo più segno di vita. C'è però da credere che se qualcuno di altamente autorevole per l'amore sempre avuto per la sua Valle d'Aosta e per la posizione di rappresentanza che gli permette di portare direttamente ai poteri centrali e alla Camera stessa le aspirazioni valligiane, massime in materia di comunicazioni, volesse far risorgere energie locali, vi riuscirebbe. Auguro che una risvegliata Associazione valdostana per il movimento dei forestieri possa farsi centro più ascoltato e anche temuto (talora è la minaccia ai colpevoli l'unico mezzo per farli ravvedere loro malgrado) e che allargando l'opera propria, unendosi a tante altre autorità che non domandano che buone direttive o sono almeno disposte ad accoglierle, riesca ad agitare energicamente i problemi che ho qui di volo accennati, cercando colla pazienza, colla pertinacia, coi sacrifici di azione e i sussidi di denaro necessari, in nome dell'amor patrio di sciogliere almeno i più facili.

L. V. BERTARELLI.

SAN FRANCESCO D'ASSISI E L'UMBRIA FRANCESCANA

Chiesa superiore di S. Francesco d'Assisi. Dettaglio della volta (Cimabue).

S. Francesco d'A. (Cimabue)

Nel bel mese d'ottobre in cui la dolce terra d'Umbria par quasi approssimarsi maggiormente alla propria anima, con una più soave tenerezza d'azzurri, con una più fusa austerità di verde, con una più limpida ed accesa gloria d'aurore e di tramonti — il popolo della plaga prepara e svolge un rito festoso e solenne di poesia: la celebrazione del *Poverello d'Assisi*. Ed una ondata di fresco ed ingenuo sentimento, uno zampillo chiaro di umanità e di giovinezza scaturente dalle oscure ed immutate profondità del cuore popolare, scende dalle borgate, dai villaggi e dalle città umbre arrampicate ai dossi ed annidate sulle vette dell'Appennino, come un inno di vita spirituale che perennemente si rinnova. Scende in un gioioso canto di campane, in un nostalgico ritmo di cori religiosi, in una nobile e pittoresca fioritura di cortei, ma sopratutto in un volo di memorie sacre che il vento dei secoli non è peranco riuscito a dissipare.

La figura di San Francesco non è di quelle che un popolo possa dimenticare, tanto è profondamente incisa ed amalgamata al suo spirito. Se un ricco archivio di documenti storici non ci vietasse di porre in dubbio l'esistenza del frate umile e grande, si sarebbe tentati di credere che la leggenda francescana risulti da una spontanea e necessaria incarnazione del pensiero e della fantasia umbra.

Tutto in quella regione ci parla del Santo: i monumenti, le spelonche, l'indole e l'attitudine abituale degli indigeni e sopratutto il paesaggio. Ovunque ci imbattiamo in un'impronta, in un sigillo, in un'espressione originalmente e genuinamente francescana.

Francescano! questo termine, usato com'io lo uso, potrà ad un lettore superficiale apparire vago e senza confini — ozioso come una tautologia. Invece è quello che qui meglio conviene e più nitidamente definisce.

Esso richiama gli elementi che emanarono e si diffusero dalla personalità del Santo sulle cose e sugli uomini; un non so che d'austero temperato di benignità, un idealismo in cui si fonde e si sublima la realtà, un amore ardente, vasto, nobilissimo, nutrito, di pietà, d'indulgenza, d'ammirazione, una benevolenza che investe il mondo e le creature, un linguaggio che ha la primitività elementare ed il profondo significato del Verbo, che penetra le ragioni dell'essere, che rivela le verità eterne, che fa vibrare e rimescolare nel nostro interno quello che v'è di più intimo, di più delicato e di più alto.

A questo proposito ricordo quanto scriveva a proposito dell'Alighieri, Gabriele D'Annunzio

in un suo proemio ad una grande edizione della *Comedia*.

Egli diceva (mi duole che lo spazio non mi consenta di riferire le parole testuali) che essendo Dante il padre del Paese il *genius loci*, il nume della Patria nostra — debbon essere infiniti, i luoghi, i volti e le situazioni che ci fanno pensare alle immortali sculture dell'opera sua ed ai casi dell' esistenza travagliata ch'ei fu costretto a condurre. L' epiteto di «dantesco» ricorre irresistibilmente alle labbra parlando di mille soggetti aventi qualche analogia con ciò che vide, che scrisse e che pensò il Vate medievale.

Lo stesso dicasi di S. Francesco. Tanto più che Dante e S. Francesco, esponenti entrambi del medioevo italico, creati, sebbene con carattere pressochè opposto, dalla matrice d'uno stesso periodo storico, costituiscono con la loro universalità gli esponenti di un'epoca e gli enti rappresentativi della Nazione.

Firenze: San Francesco rinunzia a tutti gli averi (Giotto).

Io sono grato anche per conto de' miei connazionali a Paul Sabatier — il geniale ed amoroso rievocatore del nostro Santo — per quanto egli proclamò in una sua dotta conferenza sull'argomento tenuta anni sono a Milano.

« Il (*San Francesco*) a été si absolument et si profondément humain et italien, que le peuple de l'Italie n'a qu'à écouter au fond de lui-même ce qu'il y a de plus original et de meilleur pour revoire sa vie ».

Ma l'individualità tipica e potente dell'Asceta non si può pensare avulsa dai luoghi donde fu espressa, che la circondarono e che dovettero senza dubbio maturarla e compirla. Se è vero che gli uomini tengono alcunchè delle terre in cui vissero, questa legge di rispondenza non ha mai avuto così intera e fedele applicazione come nel caso nostro.

Per chi conosca intelligentemente il cantore di frate sole, l'Umbria non deve apparire molto diversa da quanto se l'era potuto raffigurare mentalmente.

Paesaggi che hanno una solennità religiosa resa però accessibile da una grazia malinconica o sorridente; monti e vallate la cui imponenza non esclude mentalmente la società degli uomini (ben diversa invece è la sensazione schiacciante che si riceve di fronte alla vertiginosa fierezza delle giogaie alpine); templi erti sulle vette a conversare con l'infinito mediante il linguaggio della preghiera, ma che una leggiadria primitiva di forma e di dipinti affratella un poco alle case ed ai palazzi coevi che sotto si aggruppano in atto di reverente confidenza; uomini che hanno nel volto e nei gesti una tal quale gravità ieratica, ma che accettano le bisogne ed i benefici della vita, lavorando il suolo generoso e godendosi con latina vivacità tutte le feste sacre e profane.

In questo ambiente, anche se i monumenti, le iscrizioni e le leggende non suscitassero ad ogni passo qualche ricordo del Santo, la sua presenza si sentirebbe continua, immanente, diffusa dappertutto. Egli aveva eletto una missione profetica, predicava la penitenza e la rinunzia, aveva bandita la crociata contro i piaceri del peccato, erasi circondato contro le lusinghe mondane da una formidabile e pia trincea di digiuni, di macerazioni e di estasi. Con tutto ciò era rimasto

Roma: San Francesco (Raffaello)

uomo in mezzo agli uomini, amando tutte le cose belle di cui la natura aveva benedetto la sua contrada, parlando con gli uccelli e coi fiori campestri, dando ai suoi discepoli il consiglio e l'esempio dell'allegrezza e del lavoro produttivo, perdonando e redimendo i ladroni, largendo una parola di simpatia a tutti gli umili ed il conforto d'una pietosa ed attiva solidarietà a tutte le miserie e tutti i dolori.

* * *

Ora dovrei dire le benemerenze turistiche di San Francesco. Ed i lettori si attenderanno un catalogo diligente di tutte le peregrinazioni onde fu frequente il suo intenso apostolato, sì che la memoria del Frate umbro fruisca d'una seconda canonizzazione: quella del calendario turistico.

Certo non sarebbe difficile e nemmeno fuor di luogo in questa *Rivista* che lumeggiò le erranti fatiche di tanti illustri, drizzare uno studio sulle vicende di « San Francesco turista ».

La compulsazione delle ricche fonti francescane offrirebbe forse a questo proposito un complesso di dati non privi di curiosità, sopratutto se fatti campeggiare sullo sfondo storico dei costumi e delle comunicazioni del XII secolo.

Ma quando io abbia detto dell'ardore instancabile ed irrequieto che urgevalo a portare da un paese all'altro dell'Umbria, della Toscana e delle Marche il buon seme e la buona novella d'una superba primavera cristiana, quando lo abbia seguito in ognuno di questi viaggi ch'ei compì modestamente a piedi (ai quali derivò d'allora la dignità... equestre loro attribuita dalla scherzosa e proverbiale metafora del volgo) — avrò io aggiunto una linea al notissimo profilo del mio eroe?

Quando abbia dimostrato che Francesco Bernardone d'Assisi succhiò col latte il baldo spirito dell'avventura proprio di quei tempi presaghi di radicali rivolgimenti politici, economici ed intellettuali — quello spirito d'avventura che gli faceva raccontare e cantare, nell'idioma francese onde allora andavano in giro vestite, le gesta dei paladini piuttosto che le vite ed i prodigi dei santi anacoreti delle Tebaidi — avrò bensì segnalato un coefficiente psicologico della sua insofferenza alla vita sedentaria, ma rimarrà ancora nell'ombra la parte più significativa della sua vita interna.

Quando io abbia parlato delle sue escursioni ed a Roma, ed in Ispagna, delle sue spedizioni in Oriente, di cui una lo gettò naufrago sulle coste di Schiavonia e l'altra lo condusse in Egitto sotto le mura di Damietta assediate dall'esercito crociato ed indi in Terrasanta — non avrò annotato se non dei particolari affatto esteriori e comuni allora ad una infinità di altre persone.

FIRENZE: SAN FRANCESCO RINUNZIA AI SUOI AVERI (GIOTTO).

Del pari la stupefacente rapidità con cui la regola francescana andò ramificandosi per tutta Europa non ci darà altro che un indizio della prodigiosa potenza organizzatrice della Chiesa; poichè diventando ufficiale e subordinata l'iniziativa francescana, la quale fu da principio laica ed individuale smarrisce il suo profumo di singolare spontaneità, e se conserva in parte la lettera, perde di vista lo spirito delle sue origini. Che volete? Presentando un San Francesco podista, mi parrebbe peccare di profanazione; rischierei di rimpicciolirne la statura, ponendomi a contare i suoi passi e prendendo in esame ciò che in lui fu più lento, più povero, più impotente.

Ben altra cosa fu il predicatore dell'umiltà e della povertà. Bisogna, per comprenderlo giustamente, considerarlo un titanico ed irresistibile trasportatore d'idee, un meraviglioso viandante traverso le eccelse e radiose altitudini del sentimento. Conviene, massime dal

nostro punto di vista, mirare ai rapporti che dovettero intimamente legare la coscienza della sua missione alla visione ottimistica ch'egli ebbe della vita; occorre pensare con che occhi vide la sua Umbria per indursi a benedire in uno slancio panteistico che nessuno altro ebbe prima e dopo di lui, la Divinità nella bellezza di tutte le creature.

Anche il turismo è una fede. Esso pone il suo principio ed il suo fine nell'animo nostro.

Un individuo può aver viaggiato mezzo mondo con ogni strumento di locomozione; ma se non si è sentito trascinare ai suoi pellegrinaggi da una curiosità fatta d'amore; ma se ha guardato senza vedere con ciglio asciutto e con occhio indifferente; ma se egli non rimemora con trasporti di commozione ammirativa — sarà un valoroso divoratore di chilometri, sarà un raro pacco vivente da trasporto, non mai un turista nel senso che noi ci teniamo a dare a questa parola.

Ebbene, quel tanto di turbamento entusiastico che noi si prova di fronte alla magnificenza degli spettacoli naturali, quella persuasione infusa in noi in tali momenti, che la vita meriti d'essere vissuta e glorificata ed intesa con altezza d'intelletto ed eccellenza d'opere e che il valore dell'esistenza umana aumenti appunto in proporzione della conquista psicologica che saremo riusciti ad effettuare di quanto l'universo ci appresta, non è forse il nocciolo del credo francescano?

Leggete il cantico delle creature; è un'intera professione di fede. Come una voce levatasi all'alba dell'umanità, fa risonare entro i nostri cuori un'eco del significato semplice e preciso che noi dovremmo dare alla vita e che daremmo, se le vane superbie ed i complicati traviamenti di questa artificiale civiltà non ce l'avessero resa arida ed astrusa.

San Francesco è tutto in questa pagina di poesia che non saprebbesi paragonare, per schietta e toccante sincerità e per immediatezza d'espressione, se non ai migliori capitoli dell'Evangelo.

Il panegirico formalista e freddo di Frate Bonaventura è muto in confronto ad una sola strofe di quest'inno.

Assisi: S. Francesco caccia d'Arezzo i demoni (Giotto).

Dopo aver frugato nelle vecchie pergamene, dopo aver interrogato la faragginosa tradizione, dopo aver scrutato ad una ad una le pitture ove S. Francesco fu effigiato, noi ritorniamo per forza a questi pochi versi come ad un appello:

Laudato sì, mi signore, per sora nostra matre terra
la quale ne sustenta et governa
et produce diversi fructi con coloriti fiori et herba.

Eccolo il motivo per cui egli si staccò da ogni legame di proprietà, per cui volle esser povero e nudo come l'ultimo degli ultimi. Altri sostenga che il figlio del mercante umbro intese riscattare con una moneta di penitente rinunzia la cambiale delle sue peccaminose dissipazioni giovanili. Ah, no. L'autore dell'inno al sole non può essere raffigurato come un pio speculatore di beni eterni sullo stampo della barbara e semplicista filosofia medioevale.

La sua era una povertà disinteressata, una povertà che lo redimeva dalla schiavitù delle cupidigie temporali e che lo rendeva libero d'animo e di corpo a contatto diretto con la terra e con tutti i suoi tesori, affinchè potesse goderli, sgombro di ogni volgare preoccupazione e ravvisarvi la paterna provvidenza di Dio.

Così la sua povertà diventa ricchezza: egli ha dato il suo per entrare in possesso di tutto. Nessun potente può vantare più estesi e più reali domini del *Poverello*. Poichè egli comprende. E comprendere vuol dire possedere.

Le altre laudi del cantico famoso non ce lo spiegano forse? Esse uniscono con un vincolo di fraternità gli elementi e gli uomini e questa armonia fra le cose e gli spiriti è un concetto di proprietà che anche noi moderni non sapremmo negare. Noi turisti specialmente.

Lodato sia frate sole così mite e raggiante, così fecondatore ne' suoi amori con la fertile Umbria, così dovizioso e vario di luci ed ombre ne' suoi giuochi coi monti ed i colli che i tuoi piedi nudi calcarono, così superbamente imperiale di porpore e d'ori, così ineffabilmente floreale di rose e di gigli nel cielo che i tuoi occhi buoni e riconoscenti affisarono, o dolce amante del creato.

Lodate siano la sorella luna e le stelle che nella placida e turchina trasparenza delle notti italiche inviano alla pensosa meditazione nostra la luce ed il palpito d'altri mondi e d'altri spiriti sospesi e vaganti nell'immensità.

Lodiamo anche frate vento che curva sotto i suoi amplessi le vette degli alberi, che canta col bisbiglio delle fronde, che trasporta le nuvole cariche di pioggia ristoratrice e che forbisce coscienziosamente la volta brillante del cielo; e così pure l'acqua *humele, pretiosa et casta;* ed il fuoco vermiglio che ci illumina e ci scalda e che ha la bellezza sovrana delle cose forti, impetuose e purificatrici com'era la tua fede, o Santo poeta.

E finalmente sia lodata la nostra morte corporale, la sorella della vita, che ci ridona stanchi alla madre terra, confondendoci nell'eterna vicenda che incalza l'universo e sciogliendo il nostro spirito dal suo temporaneo esilio.

Strane coincidenze! Questo mistico quasi incolto concepisce la vita e la morte con una serenità ed una chiaroveggenza lucreziana. Se non che il cantore-filosofo latino che ci lasciò il poema *de rerum natura* perde nel confronto se si riflette alla passionata idealità di cui è soffuso il canto francescano.

Perciò l'apostolo medievale esercita un fascino invincibile presso tutti coloro che lo conoscono. Nemmeno i materialisti più convinti possono o desiderano sottrarsene.

La ragione è semplicissima.

Guardate tanti altri santi di quell'epoca. Lungi da me il proposito di voler mancar loro di rispetto. Ma sia che di loro faccia difetto una manifestazione caratteristicamente personale come quelle che rimangono di San Francesco, che sia i contemporanei nelle loro zelanti biografie ne abbiano falsati i tratti, d'altro non curandosi che di stendere l'addizione dei loro miracoli, il fatto sta che ci appaiono convenzionali ed insignificanti. Precisamente come nella loro iconografia dove noi li vediamo riprodotti tutti con la medesima aureola tonda sul capo, con l'identico sorriso scialbo e dolciastro sulle labbra, con lo stesso atteggiamento contrito ed untuoso nel volto e nella persona.

V'è tra questi santi ed il missionario d'Assisi la differenza che corre fra un'oleografia ed il quadro di un maestro primitivo che fra l'ingenua goffaggine di certi particolari e fra gli errori grossolani di prospettiva e di anatomia, offre tuttavia nell'insieme l'energia comunicativa dell'espressione nuotante in una atmosfera di gentilezza che i pittori venuti di poi, sebbene scaltriti in tutti i segreti tecnici del disegno e del colore non seppero raggiungere.

Prendiamo, per esempio, il volume dei *Fioretti*.

Chi, oggigiorno, non conosce questi capitoli anonimi, messi insieme alla rinfusa e scritti da diversi autori in epoche tanto differenti, eppure esalanti la sana ed omogenea fragranza d'un mazzolino colto da un sol campo?

ASSISI: S. FRANCESCO BENEDICE GLI UCCELLI E ORDINA LORO IL SILENZIO (GIOTTO).

S. TALMAN.

Così i *Fioretti*, ad onta delle molte ingenue esagerazioni, nonostante l'eccessiva importanza attribuita alla parte puramente taumaturgica della biografia, non possono a meno di far sentire la voce di San Francesco, ogni volta che lo rappresentano nell'atto di evangelizzare gli uomini, gli animali e le piante.

Apriamo il volume al capitolo sedicesimo ove si parla della predica agli uccelli. Avrà poi veramente predicato agli uccelli San Francesco? Non monta. E' indubitabile comunque che quello era il linguaggio de' suoi pensieri: far

procedere la gratitudine e la laude al Signore dalla gioia santa del vivere.

« Sirocchie mie, uccielli, voi siete molto tenuti a Dio, vostro criatore, et ssempre et in ongni luogo il dovete laudare in però ch'elli va dato libertà di volare in ognj lato, anche v'ha dato il vestimento duplicato e triprichato; appresso perch'elli riservò il seme di voj nella archa di Noè, acciò che lla ispezie vostra non venisse meno nello mondo; anchora gli siete tenuti per lo elimento dell'aria ch'elli à diputato a voi. Oltre a questo voi non seminate e non mietete, et Iddio vi pascie et davvj i fiumj e lle fonti per vostro bere et davvj i monti e lle valli per vostro rifuggio e lli alberi alti per fare il vostro nido; e cchon ciò sia chosa che voj non sappiate filare nè chucire, Iddio veste voj et i vostri filgliuoli, onde molto v'ama il criatore, poi ch'elli vi dà tanti beneficij, et però guardatevi, sirocchie mie, dello peccato della ingratitudine... ».

Continua il narratore in quel suo infantile racconto di cui perfino la grafia arcaica sembra ripetere la musicalità del dialetto umbro e l'insinuante e vittoriosa dolcezza di timbro della voce parlante alle « sirocchie uccielli ».

Dice che i volatili, intendendo miracolosamente il senso di questo grido d'amore d'un rappresentante della razza loro ferocemente ed irreducibilmente nemica, cominciarono a dimostrarlo coll'« aprire i becchi, stendere i cholli, aprire l'alie et riverentemente chinare i chapi insino in terra ».

Ora non è qui il luogo di discutere sulla possibilità e sulla moralità del prodigio.

Sia o no vero che gli uccelli abbiano ascoltata e compresa la parola del Santo, il miracolo reale di questa predicazione consiste negli effetti ch'essa deve aver suscitato entro il cuore degli uomini semplici che la sentirono ripetere.

Ed altrettanto si dica della storia del « ferocissimo lupo d'Aghobbio ».

Si capisce che qualcuno possa sorridere d'incredulità leggendo come « inmantenente che sancto Franciescho ebbe fatta la crocie, il lupo terribile chiuse la boccha e ristette di chorrere, e ffatto il chomandamento, venne mansuetemente chome un augniello, et gittossi a' piedi di sancto Franciescho a giacere ».

Ma il miracolo non è qui: è invece nella malia suadente del discorso diretto alla belva che ha quasi sapore di simbolo discorso che è lo stesso ch'egli dovette indirizzare a tutti i sopraffattori, i violenti, i sanguinarî.

« Frate lupo, tu ffai molti danni in queste parti et ài fatti grandissimi maleficij, guastando et uccidendo che le creature di Dio senza sua licenzia, et non solamente uccise et divorate le bestie, ma ài auto ardimento d'uccidere gli uominj fatti alla inmagine di Dio; per la qual chosa tu sse' dengnio delle forche chome ladro et omicidia pessimo; et ongnij gente grida et mormora di te, et tutta questa terra t'è nemicha; ma io volglio, frate lupo, fare pacie fra te e chostoro, sicchè ttu non gli offenda più, et elglino ti perdonino ongni offesa passata, et nè uomini, nè chanj ti perseguitino più ».

Frate lupo è un attore primario nella scena della storia medievale. Frati lupi sono i feudatari prepotenti e spietati, gli imperatori cupidi, i pontefici ambiziosi, i prelati simoniaci e rapaci, i settarî ostinati, i faziosi crudeli che riempirono di stragi e di ruine le incantevoli città e gli ameni contadi d'Italia.

L'invocazione del povero frate alla pace ebbe la virtù di creare una parentesi fra gli odî distruttori. Poichè essa era fatta di pietà e di benevolenza. O lupi, fratelli nostri ciechi e pervertiti, aprite gli occhi, cessate dalle ferite e dai lutti, non siamo nati per questo. Tendete gli orecchi ai taciti ammonimenti della Natura. La Natura è una legge d'amore e d'armonia. Non offendetela, non violatela. Amatevi e perdonatevi gli uni gli altri, giacchè questo è l'ordine che Dio scrisse su tutto quanto si piacque tuffare entro la letizia generosa e vivificante della luce di frate sole.

Quasi ottocento anni dopo il banditore del risorgimento pagano, Giosuè Carducci, guardando ai monti dell'Umbria ed al verde piano, non potrà sottrarsi alla suggestione cristiana e francescana che lo avvolge:

Noi troppo odiammo e sofferimmo: amate!
Il mondo è bello e santo è l'avvenir.

Parafrasi e confessione inconscie!

* * *

Ma io m'accorgo che la passione del soggetto m'ha portato più lontano di ciò che non credessi e m'ha in alcuni punti forse fuorviato dalla tesi che il presente articolo comporta.

La conclusione? Eccola: visitate l'Umbria, lettori miei.

Essa è un altare ed un tempio ove lo spirito di San Francesco aleggia onnipresente, mescolato a tutto come l'anima di tutte le cose. E' l'Umbria che ha figliato quasi a pagamento d'un doveroso tributo storico la personalità dell'immortale servo di Cristo od è il Santo che ha foggiato di sè durabilmente la regione ove nacque, visse e morì?

L'una cosa e l'altra.

Infatti, se le albe ed i meriggi hanno il quieto e cristallino lume delle allocuzioni francescane, se i vesperi hanno i tenui colori, gli aromi tepidi e la lene malinconia delle sue meditazioni, se le notti han la chiarezza e l'infinito della sua bontà e grandezza — ogni svolto di strada ci mostra le chiese che il popolo pensando ed ispirandosi a lui gli eresse, carezzandole di venustà serena e dentro le chiese i pittori toscani ed umbri del duecento, del trecento e del rinascimento hanno animato le pareti di freschi e di tempere in cui si muove la gloria del Santo come essi la videro e la *sentirono*, rozza o delicata, primitiva o sapiente, ma sempre ed insuperabilmente perspicua ed umana.

E poi, visitando l'Umbria non è improbabile che possiate comporre in voi l'aspro ed angoscioso dissidio che travaglia ogni spirito moderno e che invano ci fa volgere fianco a guisa del malato dantesco in cerca d'una fede, d'una idealità su cui riposare l'anima dubbiosa e convulsa.

Non credete?

Chi lo sa?

Dopo tutto i turisti di razza e di convinzione non hanno neppure il bisogno d'essere tocchi dal miracolo della grazia.

Frate sole vive ed opera già da gran tempo in loro.

SILIO CARPANI.

LA SPEDIZIONE DI S.A.R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI NEL CARACORAM

Quarta nella serie delle spedizioni immaginate e condotte dal forte Principe Sabaudo, questa nel Caracoram [1] merita d'essere considerata come un modello nel campo dell'alpinismo scientifico.

Di solito alla parola « alpinismo » i più non danno altro significato che quello sportivo: una forma di grande ginnastica all'aria aperta e senza attrezzi oltre il bastone, qualche corda e buoni chiodi alle scarpe. In generale si crede che codesto esercizio non abbia altro scopo che quello di divertirsi e di far lavorare i muscoli per indurirli: pochi (relativamente s'intende) sanno quale largo campo vi trovi la mente per espandervi una feconda attività; pochi sanno che istituzioni come il Club Alpino, il Touring Club e i loro confratelli stranieri, propugnando il culto della montagna e del paesaggio, compiono anche, e largamente, opera scientifica, in quanto col promuovere, allestire e dirigere infinite escursioni sui monti o traverso paesi contribuiscono ad estenderne la conoscenza sotto l'aspetto fisico e naturalistico in generale, oltrechè sotto quello puramente estetico, e a diffonderla. Alpinismo e turismo sono oggi degli ausiliari potenti della scienza, tanto più potenti

Sobborghi di Rawal Pindi.

[1] La spedizione era composta di S. A. R., del Marchese Foderico Negrotto, tenente di vascello, ufficiale d'ordinanza del Duca, del cav. Vittorio Sella, del dott. Filippo de Filippi, di tre guide alpine: Giuseppe Petigax, Alessio ed Enrico Brocherel, di quattro portatori e di un aiutante fotografo.

TELEFOTOGRAFIA DEL GRUPPO DELL' « EVEREST » DAL « CHOONTERMA LA, NEPAL » (4500 M.).

in quanto, con l'attrattiva del diletto, essi riescono a guadagnare larghe simpatie, a fare numerosi proseliti, e a reclutare fra questi molti volontari per l'esercito dello studio. Attratti dalla sana curiosità di conoscere, di spiegare cose e fatti veduti, sono molti coloro che, dopo qualche escursione puramente sportiva, cominciano ad interessarsi in modo più serio all'ambiente che prendono a percorrere e si procurano strumenti e nozioni fondamentali presso uomini od istituti di scienza. Le stesse loro associazioni speciali si trasformano a poco a poco in veri istituti scientifici, senza perdere nè il carattere sportivo nè quello eminentemente popolare che è la loro massima forza. Se il padre dell'alpinismo, e dell'alpinismo scientifico, Quintino Sella, fosse oggi al mondo, grande senza dubbio sarebbe il suo compiacimento nel vedere quale ricca messe abbia ormai fruttato il buon seme ch'egli sparse per il primo.

* * *

Le pedizioni alpinistiche del Duca degli Abruzzi, per l'importanza loro intrinseca, per la grande notorietà e per la ricchezza delle pubbli azioni che le seguirono, sono indubbiamente un notevole contributo a questa propaganda in favore dell'alpinismo e del turismo intesi come mezzi di studio oltrechè come scopi a sè medesimi.

Questa poi del Caracoram, per la vastità del campo, le straordinarie difficoltà naturali che presentava, e i risultati svariatissimi che se ne sono ottenuti, assurge all'onore di vera e propria spedizione scientifica. Essa è tipica come viaggio nel quale le pratiche alpinistiche non furono che il mezzo per arrivare a scopi più alti.

Due caratteri principali le sono proprî, per i quali essa s'innalza di gran lunga al disopra del comune: l'applicazione fatta del metodo fotogrammetrico al rilevamento del terreno, associandolo ai consueti procedimenti geometrici; lo studio della resistenza dell'organismo umano alla vita e alla fatica a grandi altitudini.

* * *

Credo che prima di questa, non siavi esempio di spedizione che abbia fatto uso, almeno così largo e sistematico, del teodolite fotografico; bene inteso, all'infuori delle campagne topografiche dell'Istituto Geografico Militare, le quali non sono da comprendersi nella classe delle spedizioni alpinistiche, anche quando ne abbiano i caratteri.

Poche parole, per dire a chi non è tecnico che cosa sia il metodo fotogrammetrico, o fotogrammetria come più brevemente si suol dire, gioveranno a dare idea di questa cosa poco nota nel pubblico, per quanto nota e coltivata principalmente in casa nostra, prima che altrove, per opera dell'ingegnere Pio Paganini, del nostro Istituto Geografico Militare, universalmente riconosciuto dai geometri come padre del metodo.

Prima che questo geniale quanto modesto scienziato, già ufficiale della nostra marina, immaginasse e rendesse praticabile codesto suo metodo, era cosa difficilissima ed estremamente lunga rilevare nelle loro particolarità terreni per qualsiasi ragione inaccessibili. Bisognava contentarsi di intersecare su ciascun punto di essi, del quale si volevano determinare la posizione topografica e l'altitudine, quante più visuali fosse possibile, mandandole da punti accessibili e di posizione nota o determinabile. E per far ciò si disponeva unicamente di goniometri a canocchiale, ossia di strumenti capaci di individuare sull'orizzonte di ciascuna stazione sulla quale si potevano collocare, le direzioni di quelle visuali, riferendole sia ad altre cognite, sia direttamente alla meridiana della stazione, a sua volta individuata, con tutte le incertezze che le sono proprie, dalla bussola. L'ingegnere Paganini pensò di sostituire al canocchiale del goniometro la camera oscura fotografica, in modo da ottenere, per ogni direzione scelta, non già la semplice lettura di due angoli, orizzontale l'uno (direzione) verticale l'altro (elevazione o zenitale), bensì un panorama fotografico. L'asse geometrico della camera fu da lui collocato in modo da prendere il posto dell'asse ottico del canocchiale, e la lastra fotografica, mediante due rette perpendicolari tra loro (verticale l'una, orizzontale per conseguenza l'altra, quando lo strumento è livellato) reca visibile la traccia di quello. Ottenuto il panorama, è facile ricavarne graficamente (e l'ingegnere Paganini ha anche ideato tutta una serie di strumenti speciali per questo scopo) le direzioni a quanti si vogliano punti del medesimo, riferite tutte all'unica direzione letta sul circolo orizzontale del teodolite fotografico, e riportate sul disegno; di guisa che con poche

Baltoro.

HOUSEBOAT E PONTE SUL JHELUMA A SRINAGAR.

stazioni in luoghi accessibili si riesce, per via d'intersezioni grafiche, a mettere a posto quanti si vogliono punti inaccessibili. Un calcolo molto semplice poi, fatto in base ad altri elementi sempre desunti dal panorama, permette anche di dedurre l'altezza di codesti punti sull'orizzonte del punto di stazione, quindi la loro altitudine sulla superficie di riferimento generale, che è quella del mare, come tutti sanno. Purchè un punto inaccessibile al piede umano sia compreso in più d'un panorama e le stazioni panoramiche siano convenientemente situate e collegate tra loro, quel punto cessa d'essere inaccessibile all'indagine geometrica dell'uomo; il quale riesce a strappargli così il segreto della sua posizione topografica.

* * *

Ecco detto in poche parole, e spero tali che tutti possano intenderle coloro i quali siano forniti d'una elementare coltura geometrica, che cosa sia il metodo fotogrammetrico del quale la spedizione fece larghissimo uso.

Senza questo sussidio validissimo, nel breve periodo di tempo trascorso in mezzo a quella selva di rupi giganti, in massima parte impervie, che chiude le grandi valli glaciali del Baltoro, del Godwin Austen, ecc., non sarebbe stato possibile determinare che pochi punti, troppo pochi per potere su di essi costruir una carta topografica di qualche valore. In grazia di questo, invece, la spedizione ha potuto fare opera che, date le condizioni specialissime del teatro d'azione, deve dirsi completa e perfetta. Basta osservare la carta N. 3 annessa al magnifico volume del dott. De Filippi (il geografo-naturalista che seguì il Duca in quasi tutte le spedizioni alpinistiche e fu di tutte l'istoriografo) per comprendere di quale alto valore sia stato il sussidio della fotogrammetria per la parte topografica dell'impresa.

* * *

Nel campo della fisiologia, gli studi e le osservazioni fatte dal dott. De Filippi, nella sua qualità di medico della spedizione, hanno una importanza assai notevole. Non si tratta di note raccolte occasionalmente, in presenza di fatti isolati, che abbiano colpito l'attenzione per qualche loro carattere manifestatosi d'improvviso: si tratta di osservazione metodica, condotta su di una specie di programma prestabilito, con l'intento di accertare fatti determinati, che si possono raggruppare in due ordini precisamente definiti: le condizioni generali di vita dell'organismo umano a grandi altitudini, cioè sotto pressioni atmosferiche molto inferiori alle normali; il grado di resistenza di quest'organismo alla fatica, ai disagi in genere di quella vita singolarissima e al lavoro intellettuale.

Prima che l'alpinismo, generalizzandosi, giungesse, come può credersi sia ormai giunto, ad esercitare una benefica influenza sulla stessa fibra fisica dell'uomo, determinando quasi una specie di allenamento ereditario, le escursioni

alpinistiche di qualche importanza dal punto di vista dell'altitudine andavano sempre accompagnate da disturbi vari, più o meno gravi, noti sotto la denominazione generica di « mal di montagna ». Il quale mal di montagna veniva paragonato al mal di mare, più per alcuni fenomeni ai quali dava luogo, simili a quelli notissimi cagionati dal mare, che per accertata affinità d'origine tra i due.

Gli studi di Angelo Mosso vennero a mettere in luce la natura di molti fatti, e indussero gli alpinisti dotti a proseguire la ricerca scientifica sul mal di montagna, sulle basi poste dal grande fisiologo.

D'altro canto l'estendersi dell'abitudine alla montagna determinando grado a grado quell'allenamento che ho detto poc'anzi, indipendentemente dai perfezionati mezzi materiali per viaggiare, giunse quasi a modificare in certo modo la sensibilità dell'organismo umano nel senso di accrescerne la resistenza, o meglio il grado di adattabilità alle condizioni specialissime dell'ambiente altomontano. Oggi le escursioni alpinistiche anche in Italia sono divenute assai frequenti e di mal di montagna, di disagi in genere che l'organismo patisca durante le ascensioni, si parla assai meno di anni addietro.

PARETE OVEST DEL K 2 DAL GHIACCIAIO « SAVOIA ».

Premeva alla spedizione di S. A. R. portare un buon contributo di studio anche in questo campo, e il risultato ha pienamente corrisposto all'intendimento. Nè io saprei meglio conchiudere su questo argomento che riportando quanto dice in proposito il maggiore Schia-

IL CAMPO A « RDOKASS ».

rini in una recensione da lui fatta della relazione De Filippi, nel Bollettino della Società Geografica Italiana (1).

« Lo studio del dott. De Filippi — scrive lo Schiarini — fondato su osservazioni personali dirette, e sulle mirabili prove date dai componenti la spedizione, è quanto mai confortante ed onorevole per la natura umana: esso dimostra a quale incredibile grado di resistenza possa giungere l'uomo sano di corpo, tetragono di animo, opportunamente allenato; e come, anche in questo campo, egli segua le leggi di un progresso fisiologico che pochi anni fa poteva sembrare una ingannevole lusinga ».

Certamente non potevano bastare nemmeno queste indagini in certo modo sistematiche, per verificare sino a qual punto meriti fede la induzione, che alcuni traggono da esperienze condotte in ambiente chiuso, con rarefazione artificiale dell'aria, secondo la quale l'uomo dovrebbe poter resistere a diminuzioni della pressione atmosferica quali si calcolano per un'altezza doppia di quella del monte Everest (cioè quasi 17000 metri). Con ragione il De Filippi crede che, in questo genere di ricerche, al fatto sperimentale soltanto spetti ultimo la parola. Per ciò appunto si deve riconoscere che gli studi fatti dalla spedizione, in quest'ordine di cose, sono gi[à] un notevole contributo, come dati speri[-] mentali.

(1) Vedi Boll. della S. G. I. Fascicolo di Giugno 1912.

***

La spedizione ebbe per campo non già un[a] catena montuosa, come generalmente vien[e] considerato l'Imalaja, ma, come ben dice i[l] De Filippi, « il più vasto aggregato di sistem[i] di montagne, di immensi altipiani, di vall[i] intricate che esista sulla terra ». Quando s[i] esamini la carta topografica della regione ch[e] si distende dal meridiano di 74° 30' E. G. sin[o] oltre il 77°, all'incirca fra il 35° e il 36° paral[-] lelo boreale (press'a poco la zona di latitu[-] dine che comprende Cipro, Rodi, Candia, Malta e Gibilterra nel Mediterraneo) nota sott[o] il nome di Caracoram, il fatto naturale ch[e] immediatamente colpisce l'attenzione è l'as[-] senza quasi completa di fiumi. E' un ver[o] mondo singolare, nel quale, date le enorm[i] altitudini alle quali si trovano le valli, gi[à] tutte oltre il limite delle nevi perpetue, i[l] fiume corrente non è quasi più possibile, e[d] è sostituito dal ghiacciaio. Fra altissime, aspr[e] pareti di roccia, stanno, apparentemente im[-] mobili, enormi fiumane ghiacciate, per le qual[i] è cammino di secoli quello che compie in u[n] giorno la corrente d'un fiume. E poichè un[a] sì grande lentezza non permette di smaltir[e] con la rapidità dei fiumi ordinari le enorm[i]

quantità di nevi che ivi si accumulano e si solidificano, il letto del ghiacciaio si presenta sempre molto più largo di quello che ivi stesso sarebbe quello d'un fiume perenne d'acqua corrente, e la differenza è enorme. E' caratteristico l'aspetto di quegl'immensi nastri ghiacciati che si svolgono entro labirinti di rupi, percorsi quasi in tutta la loro lunghezza da ampie striature sensibilmente parallele all'asse della valle, che sembrano, ingigantite, quelle che su strade fangose e mal battute traccia per lungo uso il passaggio dei veicoli. Sono esse il risultato di due grandi agenti concomitanti: la costante pressione dai lati verso l'asse e la lenta ma continua corrente a valle. Tormentate senza tregua da queste due immense forze che s'incrociano, le masse ghiacciate obbediscono ad entrambi: si sgretolano, e i frantumi si sollevano disponendosi nella direzione della forza preponderante, quella che costituisce la corrente del ghiacciaio, e trascinando masse enormi di detriti, a formarvi enormi morene. Nel grande massiccio montuoso del Caracoram, questo fatto è più accentuato che altrove e costituisce una delle caratteristiche locali più salienti.

K 2 DA EST DALLE ROCCIE SOPRA IL CAMPO VI.

* * *

Il Baltoro e il Godwin Austen, due fra i più formidabili di questi enormi fiumi di ghiaccio, furono il campo nel quale si svolse la spedizione; meta degli sforzi suoi dovendo essere

la vetta eccelsa del K2, (m. 8611) alle radici del Godwin Austen.

Vi penetrarono i forti esploratori dalla valle del Biaho, affluente di sinistra del fiume Shigar, tributario, a sua volta dell'Indo. Provenienti da Srinagar, la capitale del Cashmir, per le valli del Sind, del Dras e dell'Indo, eran giunti a Scardu, capitale del Baltistan, ultima stazione del telegrafo, l'8 di maggio, ossia 44 giorni dopo lasciata l'Europa. Il 16 dello stesso mese la spedizione, lasciata Askoley, s'avviava per la valle del Biaho verso il Baltoro, dal quale questo fiume discende, separandosi veramente, come bene osserva il De Filippi, dal consorzio degli uomini, per addentrarsi nei deserti di ghiaccio del Caracoram. Due giorni dopo saliva sul Baltoro per il suo fronte terminale che precipita sul letto del Biaho, da un'altezza di 250 metri, la piana del ghiacciaio misurandone 3350 metri sul mare.

Ed eccoli entrati nel vero teatro d'azione. Questo però fu limitato ancora, portando a Rdokass, a una giornata di marcia più a monte, il primo campo di rifornimento e di soccorso: specie di base d'operazione, presso le falde dirupate d'uno dei grandi speroni che si protendono verso l'asse del Baltoro, racchiudendo tra loro le valli laterali tributarie del ghiacciaio principale.

A Rdokass, oltre a depositi di viveri ed altri mezzi di sussistenza, fu stabilito un piccolo osservatorio meteorologico destinato a raccogliere, durante il resto del viaggio a monte, elementi di confronto. Licenziati in massima parte i portatori indigeni (*coolies*), il campo e l'osservatorio furono affidati a persona adatta, la quale durante l'assenza degli esploratori avrebbe avuto cura di mantenersi in contatto con loro, mediante piccoli drappelli volanti, per il rifornimento delle vettovaglie, e avrebbe fatto, per tutto il tempo che questi trascorsero nell'alta valle del Baltoro, osservazioni meteorologiche regolari.

La mattina del 23 maggio la spedizione lasciava Rdokass, e intraprendeva l'ascesa del ghiacciaio principale verso la meta ultima, il K2.

E' impossibile dire, nel breve spazio di un articolo di rivista, tutto quanto sarebbe necessario per dare un'idea completa dell'ambiente nel quale visse la spedizione per oltre due mesi e dei grandiosi spettacoli offerti dal paesaggio attraversato. Soltanto la lettura completa della diligente relazione De Filippi può darla, col sussidio efficacissimo delle magnifiche fotografie del cav. Vittorio Sella. Ormai non v'è, tra coloro che s'interessano alle imprese alpinistiche, chi non conosca l'opera veramente singolare di questo valentissimo illustratore della montagna per mezzo della fotografia. Ad una perfetta padronanza della tecnica fotografica, egli associa una sicurezza d'operatore che potrebbe dirsi rara, ed una speciale sapienza nello scegliere i suoi soggetti. La quale ultima qualità è più d'ogni altra preziosa, in quanto che da una scelta giudiziosa dei punti di veduta dipende l'efficacia del risultato complessivo d'una intera campagna fotografica. Il Sella, in questa come nelle precedenti spedizioni alle quali ha partecipato, ha mostrato di saper trarre dall'uso della camera oscura il massimo frutto; coi suoi splendidi panorami e le sue bellissime tavole separate, con le quali dà immagini distinte di punti o luoghi cospicui, talvolta vere opere d'arte, egli fa da solo la corografia del

La vetta del Paiju, telefotografia dal Baltoro inferiore.

paese nel quale viaggia, sì che, senza quasi bisogno delle carte, senza ricorrere a queste se non per verificare, al caso, il nome d'un luogo riconosciuto graficamente, è possibile rifare gli itinerari, e riportare alla fine di questa *lettura di fotografie* l'impressione d'aver fatto il viaggio; tolto il colore (e anche questo soltanto in parte, perchè la perfezione delle tonalità, nei lavori del Sella, permette anche d'indovinarlo, sino a un certo punto), il paesaggio si svolge sotto gli occhi quasi come in cospetto della natura.

Parlando dei caratteri cospicui di questa spedizione, non vi ho compreso il lavoro del Sella soltanto perchè ormai non più nuovo; ma se si astrae da questo fatto, la parte fotografica è di tutta l' opera compiuta dalla spedizione certamente uno dei fattori principali. Parlano allo spirito di chi legge le belle tavole del Sella assai meglio che non facciano certi libri nei quali la forma convenzionale del dire, associata ad un linguaggio non di rado studiatamente oscuro, par fatta apposta per non fare intendere le cose che ad un cenacolo di privilegiati. Nel libro del De Filippi e sulle tavole del Sella si viaggia, si vede tutto ciò che videro gli esploratori e, ciò che più importa, si comprende ogni cosa, dall'ambiente largo ai suoi minuti particolari, dal modo in cui il viaggio si svolse, alle fatiche, ai disagi, ai pericoli, alle sofferenze patite. Vere opere di geografia viva codesti libri.

Mentre il Sella si dedicava specialmente al compito suo, Negrotto e De Filippi accudivano al rilevamento topografico e alle raccolte di materiale e di osservazioni nel campo naturalistico (oltre quanto fu detto delle osservazioni di natura fisiologica) e S. A. R. dava da solo l'assalto alle vette più alte. Tentata più volte l'ascensione del K2, nonostante ogni sforzo e un accurato studio per dominare le difficoltà naturali, il Principe dovette persuadersi della impossibilità di superarle. « Io credo che se qualcun altro potrà riuscire, sarà un aviatore non un alpinista » disse il Duca nella sua conferenza al ritorno. E possiamo ritenere che, se dopo avere trionfato al Sant'Elia e al Ruvenzori, Egli dovette darsi per vinto al K2, sulla vergine vetta del grande colosso non giungerà mai orma di piede umano che s'innalzi dalle valli. Fallito il primo e — come il Duca medesimo dice — l'unico vero tentativo di salita al K2, partendo dal pianoro a sud est, fra il K2 e il picco Broad, S. A. R. prese ad esplorare il ramo occidentale del Godwin Austen, da lui denominato « Savoia », sino alla sella dello stesso nome, che mette ad altre valli glaciali inesplorate, verso settentrione. Ivi, a 6666 metri d'altezza, il gigante alpestre distendeva innanzi a lui la sua falda dirupata, assolutamente impraticabile. Tornato sui propri passi, il Principe si condusse sul ramo orientale del Godwin Austen, sino alla sella dei Venti (Windy Gap), donde, in un tentativo di salire alla vetta dello Staircase (7340 m.), si spinse fino a 6600 metri, poi dovette fermarsi. Nella immane lotta tra l'uomo e la natura, ancora una volta questa trionfò. L'uomo aveva spiegato contro di essa ogni maggior forza possibile, nè mai forse potrà procacciarsene altre che valgano a dominarla, se non prendendo, come disse il Principe, la via dell'aria.

* * *

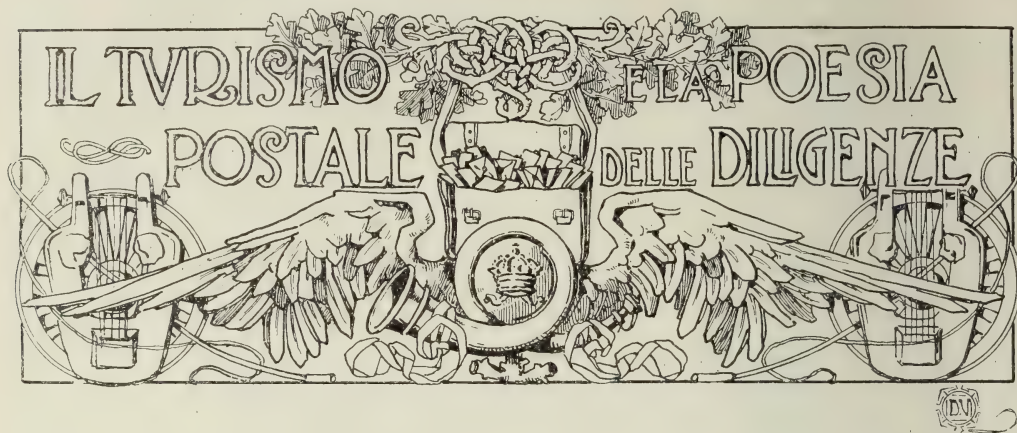
Non pago, però, ancora, il Duca volle tentare il Picco Bride, che troneggia a cavaliere dei ghiacciai Vigne e Golden Throne, tributari del Baltoro dal lato meridionale, di fronte al Godwin Austen. Il Bride gli era apparso da lontano meno impervio, e sebbene inferiore di circa 1000 metri al K2, superarne la vetta era impresa che poteva sembrargli come una rivincita sul primo colosso.

La scalata fu aspra, lunga, piena di pericoli. Il Sella che accompagnava il Principe, compresa l'inanità degli sforzi, si separò da lui a 5470 metri d'altezza e lo precedette al campo di Rdokass, per completare la sua serie di panorami. S. A. R., con una tenacia mirabile, lottò ancora per alcuni giorni, poi, giunto a 7498 metri, in luogo dove la cresta battuta si foggiava a cornice strapiombante, costretto dal maltempo che ingigantiva il rischio, e nonostante l'insistenza del suo fedele Petigax che avrebbe pur voluto avventurarsi oltre, deliberò di rinunziare al tentativo, e prese Egli pure la via del ritorno al primo campo. Ma questa volta un risultato nuovo era stato conseguito: il primato dell'altitudine era ormai guadagnato: nessun uomo prima del Principe Sabaudo era mai giunto a superare in montagna l'altezza guadagnata da Lui.

Ecco a grandi tratti, come si svolse la memorabile campagna: le grandi, vergini vette che coronano il Baltoro, dalla Torre Mustag e dal Masherbrum (7821) al K2 (8611), allo Staircase (7339) al Broad Peak (8270) al Gasherbrum (7925) al Bride Peak (7654) e al Mitre (6237), tutte erano state argomento di studio e di lavoro topografico e fotografico; due tra le maggiori, teatro di tentativi eroici per dar loro la scalata. La carta del Baltoro e del Godwin Austen che accompagna la relazione, alla scala di 1:100.000, notevolmente progredita a petto di quella *dell'Indian Survey*, è documento dell'opera compiuta dalla spedizione, quale contributo alla cartografia del Caracoram, mentre il libro, nell'austera sua ricchezza, è testimonianza pregevolissima del lavoro vario, paziente, sistematico fatto, durante il viaggio, da ciascun membro della comitiva; e rimane ad attestare, come contributo d'alto valore alla corografia di quella regione, quale valido sussidio possa trovare la scienza in codesto genere di campagne alpinistiche.

Il gusto per questi forti cimenti caratterizza i popoli forti; e mentre oggi una guerra lunga e difficile ci rivela virtù che parevano spente nella nostra stirpe, è giusto riconoscere che a custodirle e a rinsaldarle non fu certamente ultima scuola questa, nella quale il Principe Sabaudo si è, coll'esempio, palesato maestro.

Comandante G. RONCAGLI
Segretario Generale della Società Geografica Italiana

IL TURISMO POSTALE E LA POESIA DELLE DILIGENZE

Qui v'è posto per tutti.

Ogni turismo vi fu illustrato, sceverato, investigato nelle manifestazioni, nelle significazioni, nelle origini. Dal primo turismo — la nascita — all'ultimo turismo — la morte: tutte le forme intermedie di quest'ansia motrice, di questa frenesia errabonda, di questo trascorrere rapido per le terre e per i mari, sui campi polverosi e sulle banchine ghiacciate, nei climi australi e nei climi torridi, trovarono il degno comento, la sapiente glossa, la ricerca paziente su queste pagine.

Ma c'è un turismo di cui non ci siamo occupati. Un turismo universale, che racchiude tutti i turismi insieme. Un turismo vecchio come Matusalem e nuovo come l'areoplano. Il turismo postale.

* * *

Ditemi, s'è possibile, un turismo più autentico e più comprensivo di questo. Se *turismo* è una parola che ha poco più di un centinaio di anni di vita, se la *posta* è un organismo di recentissima data, il turismo postale è antico come l'uomo, di cui fu una delle prime necessità e uno dei primi più imperiosi bisogni.

Quando in un lontano millennio — così lontano che nemmeno i progenitori della stirpe ne tramandarono l'oscuro ricordo — il primo uomo avventuroso si staccò, solo con la sua anima dominatrice, dal *clan* natale e fissò l'occhio acuto oltre la distesa degli orizzonti visibili dalla sua capanna di fango e di frasca, e volle conoscere il mistero delle cose e delle terre oltre monti ed oltre mare: il turismo sorse ed ebbe vita. Sorse senza battesimo, e si capisce, perchè le parole vengono dopo le cose. Ma aveva già messo radici nel cuore dell'uomo il desiderio dei cieli e dei paesi nuovi.

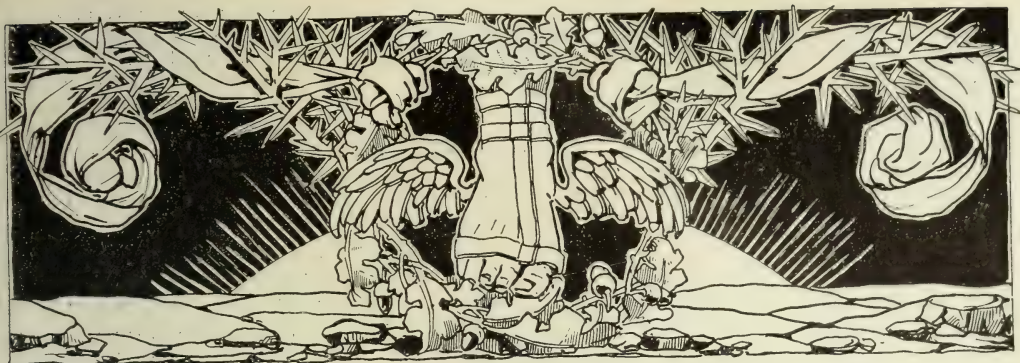
E poichè l'ardito viatore, pur staccandosi dal suo piccolo gruppo familiare e locale, doveva sentire potente la voce della patria lontana — egli dovette cercar subito il modo di comunicare colle cose e colle persone care. Così fin da quell'attimo fuggente sorse virtualmente la posta.

Che importa se trascorsero i secoli prima che l'oscuro bisogno sentimentale divenisse operante realtà? E che vale opporre che stentati e tardi apparvero i primi tentativi di francare gli spazi per recare la parola e il pensiero degli assenti?

Le più imponenti e potenti manifestazioni della umana attività hanno piccole origini, come scarso nascimento hanno i fiumi tenebrosi dell'Africa che poi sboccano impetuosi nel mare.

* * *

Antica diligenza italiana.

Il primo turismo postale si perde dunque nella incertezza della preistoria e nel buio dei secoli. Di messaggeri incaricati di percorrere lunghi o brevi spazî per lo scambio di notizie si ha qualche vago accenno nella tradizione e nella leggenda di tutti i popoli e nel mito di ogni razza umana. Erodoto discorre di pubblici ufficiali, investiti dell'autorità rappresentativa e ritenuti sacri e inviolabili. E di corrieri militari si servirono tutte le genti avventurose della prima civiltà guerresca ed agricola, innanzi che le aquile di Roma corressero vittoriose pel mondo. Ma la romana mente legislatrice, che la fortuna delle armi superò con gli splendori dell'editto, doveva dare a questa, come a tutte le altre necessità dei consorzi civili, una compiuta organizzazione ed uno stabile assetto. Con le grandi vie italiche, aperte al circolare delle sostanze e degli uomini, gittò un ponte tra i popoli lontani e divisi. Con il *cursus publicus* creò il primo nucleo di servizi postali. Il *cursus* era *rapido* se serviva al trasporto delle persone e delle corrispondenze con le *revedae*, carri relativamente agili tirati da cavalli: era *tardo*, se trascinava sulle pesanti *birola*, a forza di buoi, materiali, foraggi *et impedimenta cetera*. Immaginate cosa dovesse essere questo

IL PRIMO TURISMO POSTALE SI PERDE NELLA INCERTEZZA DELLA PREISTORIA.

lento affrettarsi — *festinare lente* — di formiche traverso i piani ed i monti del più vasto impero del mondo! I corrieri di Cesare che trascorrevano a galoppo le contrade galliche, i valichi alpini, le pianure lombarde e la grande via Emilia, traversando i più meravigliosi scenarii, nel silenzio estatico delle campagne, animate qua e là dal placido cigolio di un aratro latino, arrivavano a Roma dopo ventotto giorni di viaggio.

Con gl' imperatori, accanto al servizio amministrativo e militare sorse un servizio postale privato. Ci furono gli *statores* e i *tabellarii* e i viaggi erano divisi in tappe per il cambio dei cavalli (*mutationes*) e per le poste notturne (*mansiones*). Salvo innovazioni di ordine amministrativo o variazioni d'indole locale, che non franca la pena di ricordare, questa organizzazione fu adottata da tutti i popoli della cristianità. Enrico IV e i Luigi di Francia portarono varie innovazioni: gli studenti delle libere università s'istituirono una posta speciale. I turchi con quella incapacità a differenziare il *tuo* dal *mio*, che li distingue, autorizzarono i corrieri del Padiscià a requisire per via tutti i cavalli di privati, che potessero loro servire.

CORRIERE ROMANO.

Una completa riorganizzazione si ebbe solo più tardi a Milano, per merito dei Visconti e degli Sforza. Furono istituiti i *nuncii*, frazionati tutti i possedimenti ducali in un numero determinato di stazioni, costruite belle casette ombrose per il maggiore *comfort* — ecco una parola sconosciuta ai tempi del magnifico e serenissimo signore Francesco Sforza — dei viaggiatori.

Il godimento turistico, malgrado i polveroni delle strade maestre e i molti disagi del viaggio lunghissimo, cominciava dunque a essere sentito e apprezzato. Cominciava la discesa degli stranieri appassionati verso il sorriso delle terre d'Italia. Non è ancora vero e proprio turismo, ma il gusto del paesaggio e il desiderio di lunghe peregrinazioni diviene sempre più acuto. La consuetudine, la mentalità e la sentimentalità propria del turismo nascerà un po' più tardi. E avrà una dolce poesia: la poesia delle vecchie diligenze. E qualche inconveniente non trascurabile: gl'insetti delle locande di posta e gli agguati dei malandrini di strada maestra.

* * *

La diligenza rappresenta insieme una maggiore perfezione tecnica e un lento adattamento storico. Dopo il carro incomodo la diligenza un po' più molleggiante significa quasi il trapasso dal medioevo rigido alla civiltà moderna più permeata di umanità. E segna il periodo più fiorente del turismo poetico.

Ah, miei cari amici lettori, noi amiamo la civiltà, ammiriamo il progresso, accendiamo le nostre lampade votive alla modernità oleosa, fumosa, fischiante, macchinosa e sbuffante: noi non siamo le prefiche d'altri tempi, i *laudatores temporis acti* (anche perchè ce ne manca il carattere specifico dell'età). Ma noi adoriamo, come adoravano i nostri prediletti poeti, la poesia un po' monotona un po' stanca ma imponente e maestosa delle vecchie diligenze.

Ma come sorridono da un cantuccio nascosto della memoria le monumentali carcasse traballanti e istoriate, donde troneggiava sul resto della modesta umanità il vecchio postiglione dignitoso e decorativo.

Doveva essere, tra la fine dell'ottocento e i primi trent'anni del nuovo secolo, un delizioso spettacolo. Il postiglione, infagottato nella rossa marsina dai ricchi alamari di argento e dai bottoni lucenti, con gli alti stivaloni alla scudiera e col largo cappello alla tirolese, schiocchiava la frusta a destra e a sinistra, svegliando gli echi dormienti delle convalli, ammantate di neve nell'inverno, picchiettate di fiorellini bianchi e purpurei a primavera e ad estate. Il mostruoso convoglio si rotolava sbalzando gaiamente per le vecchie vie nazionali, addormendo le nostalgie di un poeta esule in terra d'Italia o dondolando dai finestrini una testina bionda di *miss* inglese, sofferente di amore, di *spleen* e « di squisiti mali ». E a destra e a sinistra si snodava il magnifico paesaggio italico, con lo sfondo solenne del candore alpino o col rombo insistente del gran Po, il fiume maggiore di acque e di memorie... Quando si entrava al gran trotto nei villaggi, dov'era preparata la colezione e la sosta, *taratatà-taratatà*, la trombetta squillava prepotente e giuliva. E i monelli correvano sulla via: e le sognanti *Lucy* della realtà e del sogno, scendendo dall'alto predellino sorrette dal premuroso garzone, cercavano impazienti tra la folla la bruna testa pensosa e i neri occhi lucenti di un sentimentale dottor Antonio.

Le macchine hanno rivoluzionato il mondo. Gli hanno preso tra i congegni il cuore e la mente. Sì che pensa e sente in tutt'altro modo. E' venuto il treno e il gusto del paesaggio è finito. L'uomo si è abituato a guardare di traverso e a vederne una striscia informe e fuggente. Il panorama è stato ucciso. Il paesaggio non esiste più o esiste monco e fuggevole come un lembo inconsistente di una cinematografia troppo affrettata. E, poi, viaggiare in treno è diventato una cosa grigia e senza « frisson ».

C'è l'automobile e l'aeroplano. Meno male. Grazie a questi due congegni, il turismo non è morto. Anzi è vivo e vittorioso.

* * *

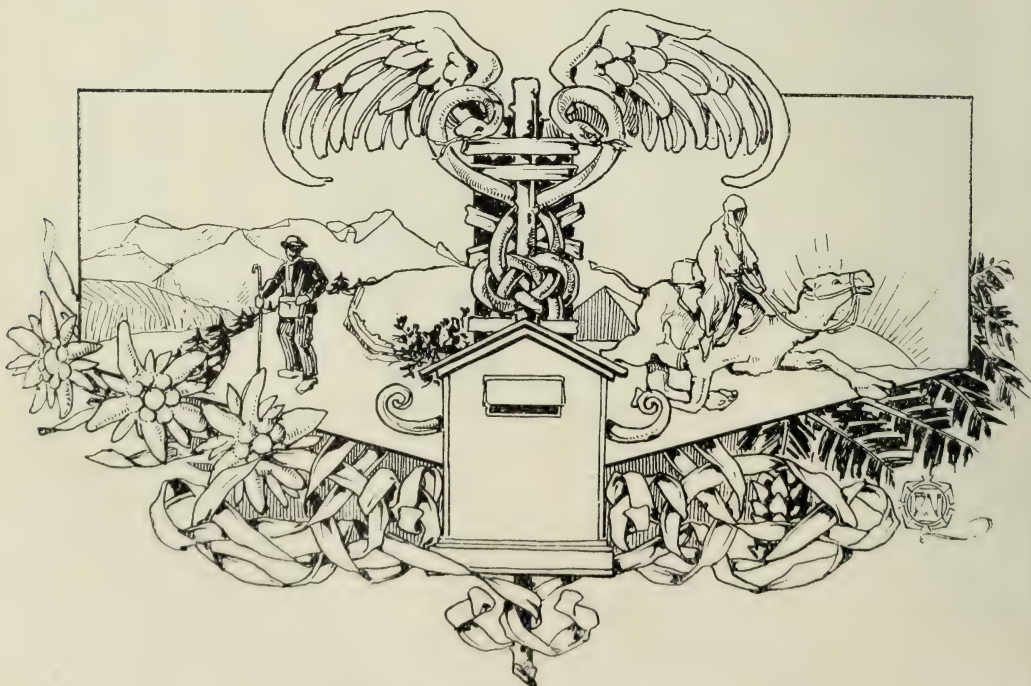
Il turismo postale frattanto, finchè non sarà diventato turismo aereo e automobilistico — è turismo ferroviario. Ma non è, come dicemmo, un autentico turismo.

Non restano ormai, dell'esercito dei corrieri, dei postiglioni, dei viaggiatori di diligenza, che due turisti superstiti. Turisti professionali ed inconsapevoli: il procaccia europeo e il cammelliere africano.

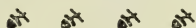
Umile soldato di una grande utilità pubblica, il procaccia discende dai picchi alpini, appollaiati come falchi sui vertici, alla prossima città, mirando le sanguigne meraviglie dei tramonti e delle aurore: o traverso i piani desolati dalla malaria corre da un piccolo villaggio appenninico alla lontana stazione deserta.

L'altro — il cammelliere africano — più ardito perchè percorre vie sempre nuove — misura da anni, per anni, stimolando l'animale paziente e mostruoso, le sabbie affocate del grande deserto. E vede strani fiumi fantastici che non hanno sorgenti e che alimentano sull'ispida proda enormi alligatori sonnecchiosi; tenebrose vegetazioni dal respiro greve e attossicato; nuclei primitivi di convivenza umana e bestiale ignorati dagli uomini.

O vede spettacolo — qualche volta — ancor più pauroso per la sua anima selvaggia: le falangi degli *uomini pallidi* muovere alla conquista.

ENRICO MOLÉ.

... TURISTI PROFESSIONALI ED INCONSAPEVOLI.

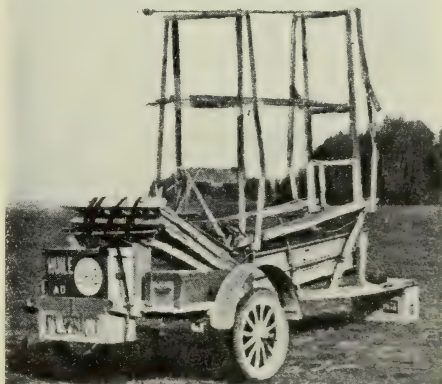
VISIONE D'AVVENIRE DI UNA BATTAGLIA NAVALE.

L'AVIAZIONE MILITARE

Per primi, i piloti nostri di dirigibili ed aeroplani, in guerra, dimostrarono al mondo la praticità dei mezzi aerei, ed acquistarono così a noi tesori di osservazioni preziose per l'avvenire. Fra breve tempo, le autorità superiori militari delle grandi Potenze, che hanno seguito con la massima attenzione lo svolgersi delle nostre «azioni aeree» in Tripolitania e Cirenaica, si appresteranno a sperimentare su grande scala, nelle manovre di quest'anno, l'impiego dei mezzi aerei in genere, e dell'aviazione in specie, riconosciuta oramai come uno strumento meraviglioso di esplorazione. Talchè, quasi con sicurezza, si può affermare che la futura organizzazione dell'aviazione militare dipenderà in gran parte dall'esito di tali esercitazioni. Alla vigilia di una simile trasformazione, dedico questo breve studio, che non ha nessuna pretesa tecnica, ai consoci del T. C. I., per esporre sinteticamente le idee attuali sul tipo d'aeroplano militare, sull'organizzazione dell'aviazione negli eserciti e sulle spese necessarie per questo nuovo organismo intorno al quale si discute con passione e calore.

«ROULOTTE» PER BIPLANO.

* * *

Prima di entrare in argomento il lettore mi permetta una digressione, per stabilire approssimativamente quale sia oggi il rendimento dell'aeroplano.

I dati che seguono, indicano quanta strada si sia percorsa in quattro anni:

Anno	Altezza in metri	Velocità all'ora in chm.	Distanza percorsa senza scalo in chm.	Durata di un volo senza scalo in ore
1908	100	65	124	2 20'
1909	475	77	232	4 13'
1910	3 100	109	584	8 12'
1911	3 900	135	720	11 15'

Per l'anno in corso è impossibile stabilire delle cifre, per la difficoltà grande di fare delle previsioni. E' certo però che l'aviatore Legagneux, or sono pochi giorni, fra la meraviglia di tutti, raggiungeva l'altezza di 5680 metri (omolog. dei commissari), mentre Védrines in luglio batteva il record di velocità, 170 chm. all'ora.

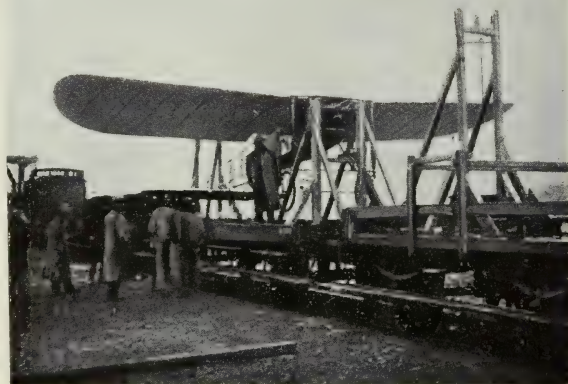
Accanto a questi risultati, il numero delle vittime della nuova conquista del genio umano, non dovrebbe essere interpretata falsamente, qualora si pensi che nell'estate del 1911 ben 115 persone furono vittime delle Alpi.

« The Aeroplane is just practical today as the motor-car and the submarine ». (L'aeroplano oggi, è così pratico come l'automobile e il sottomarino), scrive sulla rivista inglese « The Royal » un noto tecnico inglese.

Pur non condividendo interamente tale opinione, bisogna riconoscere che l'aeroplano, tale e quale esiste, è divenuto un mezzo di trasporto anche in condizioni aerologiche sfavorevoli.

ESPERIMENTO DEL COLONNELLO ESTIENNE.

ESPERIMENTO DEL COLONNELLO ESTIENNE.

Come spiegare dunque gli accidenti fatali che continuano purtroppo ad avverarsi e che danno animo agli oppositori irreducibili dell'aviazione?

Il comandante Renard in una sua statistica, dopo un esame di moltissimi casi fatali, deduce che questi hanno origine da due ordini di cause, le une dipendenti dai piloti, le altre dagli apparecchi. Riducendo in cifre tale concetto, egli crede che le disgrazie sono dovute per il

20% alla mancanza di attitudine dei piloti;

13% alla mancanza di sufficiente addestramento dei piloti;

6% alla virtuosità dei piloti;

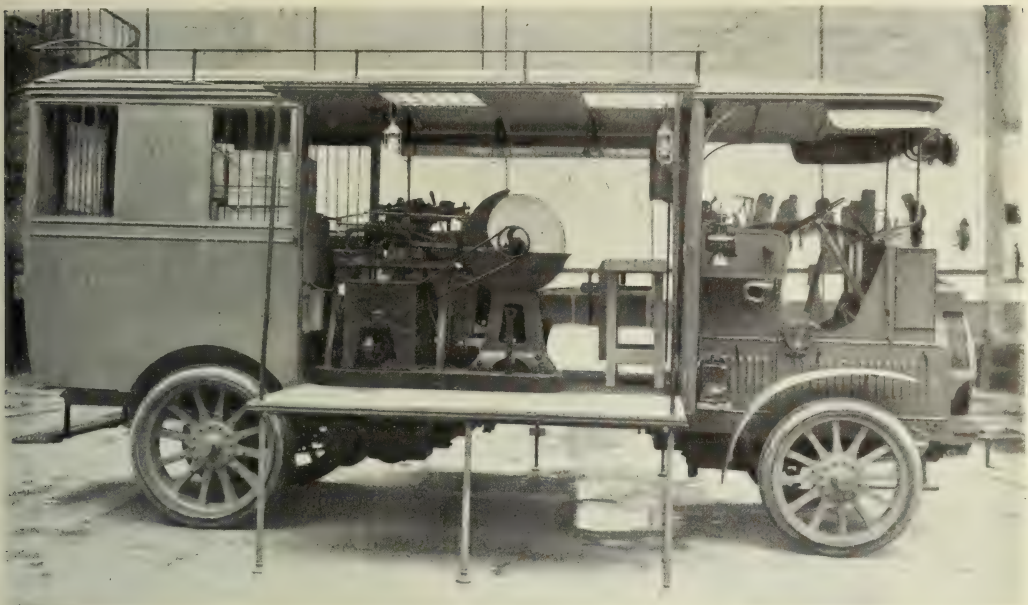
13% ad errore nella concezione degli apparecchi;

20% a difetti di dettaglio e di solidità dell'apparecchio;

da 10% a 12% all'atmosfera ed ai suoi vortici;

il rimanente a cause indeterminate o varie derivanti dal motore, dall'elica, dall'insufficienza di vestiti protettori, ecc.

Il colonnello Hirschauer, ispettore dei servizi aeronautici militari, nella seduta del 27 giugno u. s. alla Camera Francese, in occasione della discussione del bilancio dell'aeronautica, dimostrava come la proporzione degli ac-

« ROULOTTE » PER BIPLANO

Il « camion » officina per le riparazioni.

cidenti fosse diminuita nel 1 semestre del 1912, della metà, paragonata con quella dello stesso semestre 1911, malgrado il numero quasi doppio dei piloti, degli apparecchi e dei voli eseguiti; assicurava inoltre che si sarebbe fatto tutto il possibile perchè le cause di disgrazie inerenti agli apparecchi, fossero per l'avvenire totalmente eliminate.

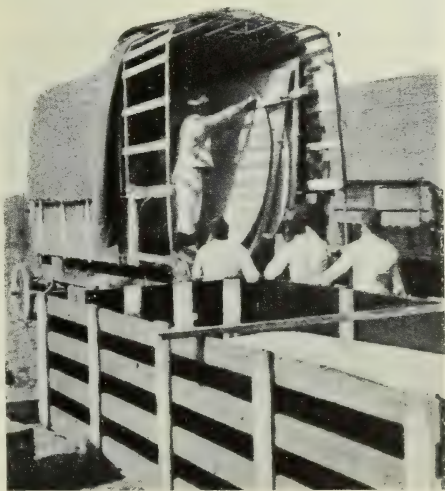
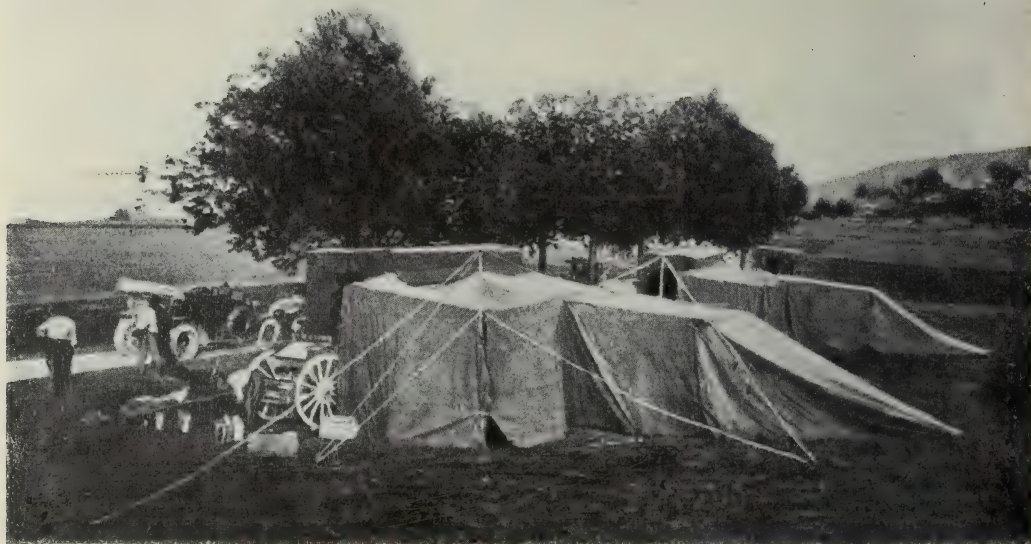
I tecnici dell'aviazione impressionati dal pericolo cui è esposto il pilota, studiano ed esperimentano alacremente per rendere l'aeroplano un mezzo di locomozione sicuro e pratico.

Il 17 febbraio 1912, per iniziativa dell'«Aero Club di Francia», con la collaborazione di molte altre istituzioni, fra le quali « La chambre syndicale des industries aéronautiques » si è decisa la fondazione di un ente che dovrà portare il nome di « Union pour la sécurité en aéroplane ». L'Aéro Club ha già elargito 25 000 franchi; quasi altri 500 000 sono stati raccolti per ricompensare gl'inventori di dispositivi speciali, la cui praticità dovrà essere constatata da apposita giuria.

Il colonnello Bouttieaux, che si interessa in modo speciale della questione, nel congresso di Torino nel 1911, espresse in una sua relazione le ricerche intese a rendere l'aeroplano più sicuro proponendo anche le condizioni da imporsi per accordo internazionale ai costruttori, prima di procedere all'accettazione di qualsiasi apparecchio.

« Roulotte » per monoplano.

Nella relazione ora detta, il Bouttieaux, messa in piena luce la somma importanza dell'aiuto che l'aerodinamica può fornire alla tecnica per quanto riguarda la resistenza dei materiali ed i particolari costruttivi, esprimeva il desiderio che s'intensificassero gli studi e gli esperimenti sulla natura ed il modo di comportarsi dei materiali stessi, quali: cavi, fili, pezzi di attacco, vernici, stoffe che sono specialmente esposte a pressioni enormi, eliche.

Gli studi e le esperienze si susseguono nei gabinetti di aeronautica, dove si provano i modelli o parti di aeroplani, al « vento » prodotto artificialmente, o con apparecchi in volo o collocati su carri ferroviari trainati a differenti velocità, secondo lo stato delle linee la forza delle locomotive.

«HANGARS» DA CAMPO DELLA SQUADRIGLIA FRANCESE.

A tutti sono noti gli esperimenti dell'Eiffel e del nostro Battaglione specialisti (1) col sistema del « Tunnel ». Quì accennerò solo all'« Aeroplano Laboratorio » del capitano Dorand, costruito fin dal 1910.

L'apparecchio l'anno scorso è stato perfezionato e si assicura che abbia dato ottimi risultati.

Il 29, 30, 31 maggio u. s,. il colonnello Estienne, direttore del Parco Aeronautico di Vincennes, ha fatto eseguire su un tronco di ferrovia, — messo gentilmente a disposizione dalle Ferrovie del Nord — delle prove di resistenza su un « Blériot » caricato su un carro, dove erano installati dei dispositivi che permettevano di far agire i comandi dell'apparecchio per variare gli sforzi ai quali questo era sottoposto durante la marcia del treno, che ha raggiunto circa 115 chm. di velocità.

FARO DA 3000 CANDELE PER SEGNALI NOTTURNI.

(1) Vedi: « Rendiconti delle Esperienze e degli Studi eseguiti nel Laboratorio di Costruzioni Aeronautiche del Battaglione Specialisti ».

Tali prove serviranno a raccogliere gli elementi necessari per impiantare a Pau una stazione sperimentale per la recezione degli apparecchi militari, la quale dovrà possedere un tronco indipendente di sette chm. di ferrovia elettrica.

Così, il classico aeroplano costruito a base di canne di bambou e tenuto insieme alla meglio con chiodi e fili di ferro, è tramontato. Come il ciclo e l'automobile, dalle costruzioni primordiali in legno, attraverso le fasi a tutti ben note, si sono trasformati nella moderna bicicletta e nelle sicure e veloci vetture; così il velivolo, che di quì a poco sarà quasi completamente metallico, segue la stessa metamorfosi, con spiccata tendenza ad assumere i dispositivi caratteristici dell'automobile.

Così è infatti l'ultimo tipo di aeroplano militare, « Etrich » mod. 1912, costruito nel giugno u. s.:

Si vuole che sull'aeroplano il pilota segga comodamente, al riparo dalle intemperie, dal

INTERNO DEL «CAMION» OFFICINA.

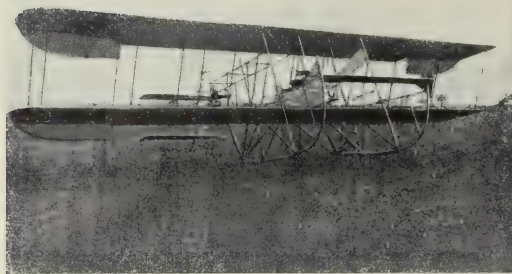
vento dell'elica, dagli spruzzi di olio, ecc. e, come ora accennavo, con dei dispositivi analoghi a quelli dell'automobile, per l'avviamento del motore, cambio di velocità, organi fra motore ed elica, freno, silenziatore, ecc.

Oggi la forma dell'aeroplano non è da ritenersi definitiva, giacchè per l'attuazione dei perfezionamenti di cui sopra, sarà necessario apportare opportune modificazioni. Inoltre bisogna considerare che si potrà forse usufruire del cosidetto «volo alla vela», utilizzando quale fonte di energia i movimenti dell'aria, come è stato già dimostrato in pratica nello scorso autunno dai fratelli Wright, che con un loro apparecchio senza motore si sono sostenuti in aria 10 minuti, percorrendo 400 metri ad una quota di 60 metri, a Dajton (Ohio) S. U. A.

Ciò premesso quale è il tipo d'aeroplano militare?

AUTOMOBILE DA RIMORCHIO E PER IL PERSONALE.

Quasi tutti gli eserciti, seguendo l'esempio dato dalla Francia nel 1911 a Reims, hanno indetto, più o meno palesemente, dei concorsi per un «tipo d'aeroplano militare». Però mentre i tecnici cercano di porre in pratica le condizioni imposte dalle sfere dirigenti militari, i teorici, nelle loro discussioni, hanno già fissati i concetti fondamentali

Il 6 dicembre 1911, la «The aeronautical society of Great Britain», riunitasi in Londra per discutere sul tipo d'aeroplano militare, decideva che l'aeroplano debba limitare la sua azione solo a scopo di ricognizione. Il suo primo obbiettivo, deve essere logicamente di fornire il massimo delle informazioni, ma siccome scopo del nemico è di impedire appunto che si possano assumere, trasmettere ed utilizzare le informazioni stesse, ne segue che ogni apparecchio deve essere munito di un'arma difensiva leggera in

Insieme dell'apparecchio per esperimenti aerodinamici.

Navicella con diversi strumenti registratori.

caso di incontro con apparecchi nemici. Pertanto l'aeroplano militare dovrebbe soddisfare alle seguenti condizioni principali:

1. Prestare un utile servizio in ogni occasione, e perciò atto a sollevarsi ed atterrare su qualsiasi terreno; tenere il vento anche impetuoso; essere di facile governo, giacchè nelle ricognizioni il pilota militare è soggetto ad una grande tensione di tutto il sistema nervoso.

L'apparecchio deve essere tanto solido da sostenere le « fatiche militari », sfidando, all'occasione, le intemperie all'aperto, e i poco riguardosi trattamenti dei soldati ai quali è affidato. Il suo motore sia facile a smontarsi e a riparare da meccanici di abilità non eccezionale;

2. Rispondere al requisito di trasmettere rapidamente le informazioni, che altrimenti sarebbero di nessuna importanza. Per agevolare tale compito, l'apparecchio deve assolutamente possedere una caratteristica: « la velocità »; solo questa può assicurarlo contro le insidie del nemico.

3. L'aeroplano militare per essere immune da qualsiasi pericolo di distruzione da parte del nemico, deve sollevarsi in brevissimo tempo a grandi altezze; essere coperto nelle parti più delicate da un'opportuna blindatura; infine possedere un doppio organo di governo da permetterne la guida anche all'osservatore.

Per offendere un apparecchio nemico, e magari anche un dirigibile, si annunziò che nell'esercito giapponese si erano già eseguite esperienze per installare a bordo di aeroplani delle mitragliatrici, leggermente modificate allo scopo.

L'uso della radiotelegrafia venne generalmente escluso, perchè non pratico. Eccezionale importanza fu annessa al fatto di avere a disposizione un motore fornito di un potente silenziatore.

In conclusione, il tipo da adoperarsi per un esercito sarebbe di tre specie:

1. Un *monoposto* velocissimo, atto a volare per 400 chm. senza scalo e ad eseguire delle ricognizioni a grande distanza a scopo strategico.

2. Un *biposto* non tanto veloce, per avere informazioni di carattere tattico, e quindi più dettagliate.

3. Un *triposto* con due piloti ed un osservatore, avente scopi eminentemente offensivi.

Vediamo ora rapidamente, non potendoci attardare in una disamina comparata, quali siano le idee in Francia, dopo le vive discussioni causate dal concorso di Reims, tra fautori del « *monoposto* » e del « *poliposto* »; fra difensori e nemici dell'aviazione d'artiglieria.

Il capitano Felix, il 22 dicembre 1911, all'Aéro Club di Francia, in una sua conferenza, esprimeva le idee seguenti:

Gli apparecchi oggi a disposizione appartengono a due gruppi ben diversi:

I primi, « Monoposto », i cui caratteri peculiari sono: velocità, leggerezza, facilità di smontaggio, di montaggio e di trasporto e con raggio di azione non tanto esteso.

I secondi, « Multiposto », meno veloci, più ingombranti, meno facili a smontarsi e a rimontarsi, adatti al trasporto e con raggio di azione più esteso.

Quali sono i bisogni di questi due tipi di apparecchi, in uomini e materiale?

Per i primi sono necessari un pilota, meccanici in piccolo numero con ricoveri, vetture da rimorchio, automobili per il personale, rapide e leggere.

I secondi invece, richiedono un pilota, uno o più osservatori, meccanici in numero maggiore, ricoveri più pesanti, vetture e rimorchi meno rapidi, e più ingombranti.

Quale sarà l'impiego rispettivo dei due tipi in guerra?

I « Monoposto » saranno utilizzati per ciò che si può chiamare l'esplorazione tattica del campo di battaglia o per ricognizione di cavalleria; osservazione del tiro di artiglieria; trasmissione di ordini; informazioni sulla importanza e direzione delle colonne; dislocazione di forze sulla linea di combattimento e delle riserve, collegamenti, ecc.

I « poliposto » verranno adoperati quali apparecchi per ricognizioni lontano dai campi trincerati, sia durante la mobilitazione, sia durante le operazioni. Potranno servire ai co-

ıandanti di unità per formarsi « *de visu* » un ɔncetto del terreno, magari per seguire le perazioni durante il loro svolgersi e lanciare roiettili.

Il capitano Felix, circa gli apparecchi da ıettere a disposizione dell'esercito, nell'esorre delle cifre che in oco differiscono dal proetto del ministro Milleand del successivo febraio 1912, affermava la ecessità di mettere a rofitto tutti gli appaecchi esistenti, qualunue fossero, mirando peò sempre al fine di otenere presto un sol tipo i « mono » e uno di « biosto », e un terzo offensio, ugualmente «biposto».

Monoposto e biposto. — ccennerò alla questione ggi tanto dibattuta tra fautori del «mono» e uelli del « biposto ».

Gli aviatori militari, ice il Bonnall, sono diisi a tale riguardo.

In generale i virtuosi el volo dànno le loro referenze al « monopoto », leggero, rapido, eecutore brillante delle volontà del pilota.

ALTRI STRUMENTI REGISTRATORI.

In pratica è raro finora di trovare armoizzante in un aviatore militare le qualità el buon pilota e dell'osservatore capace di edurre dagli oggetti rapidamente sfiorati con o sguardo, tutte quelle informazioni che sono così reziose ad un comanante.

Un bravo osservatore eve possedere un occhio cutissimo ed esercitato, onoscenza profonda della attica generale quale essa applicata in Francia e ei paesi confinanti.

Da ciò consegue che gli sservatori, distinti dai pioti, non potrebbero essere anto numerosi, perciò è ufficiente averne solamente pochi, ma eccellenti, ai uali saranno riservati apparecchi differenti dai «monoposto». Noi per conseguenza — prosegue l generale Bonnall — incliniamo a credere he su « cento *Avions* militari si potrebbero vere 75 monoposti, 20 biposti, e 5 triposti, he dovrebbero portare due osservatori ».

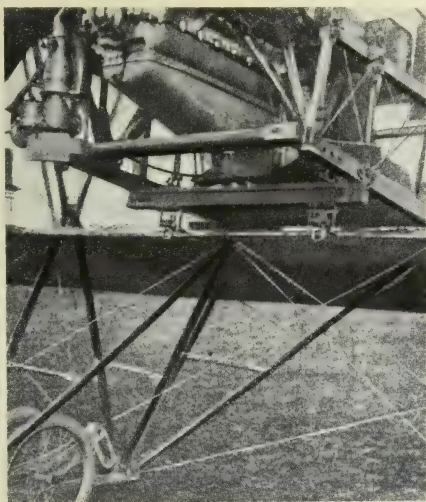
BILANCIA DINAMOMETRICA.

Però, se da una parte bisogna pretendere lall'osservatore le qualità sopradette, incombe lall'altra il dovere ai comandanti di unità uperiori di famigliarizzarsi col nuovo mezzo li esplorazione per ottenerne il massimo renlimento, imperocchè l'impiego dell'aeroplano e del dirigibile, a scopi di ricognizione, ha molti punti di contatto con quello della cavalleria esplorante.

Ammettendo perciò la giustezza di tale concetto, si potrebbe enunciare il principio che: « i risultati di una esplorazione aerea dipendono tanto, se « non più, dal capo che l'ha ordinata, quanto dallo stesso osservatore ».

Riassumendo, il rendimento militare di un aeroplano sarebbe funzione di:

1. Impiego che ne fa il capo;
2. Qualità nautiche degli osservatori;
3. Abilità del pilota.

« E' questo — conclude il Bonnall — uno studio nuovo da intraprendersi, senza che sia « possibile ricorrere all' esperienza, giacchè la guerra futura si inizierà con lotte aeree senza «precedenti storici».

* * *

Per trattare dell'organizzazione dell'aviazione militare, prenderò in esame quella della Francia, come la più nota.

Nelle manovre in Piccardia del 1910 si volle provare l'efficienza dell'aeroplano quale mezzo di esplorazione; nel 1911, in occasione delle esercitazioni svoltesi in differenti regioni della Francia, si studiò in modo precipuo l'organizzazione dell'aviazione militare, la quale, dopo l'esperienza delle manovre stesse, venne fissata colla legge Millerand.

Nelle manovre del 1911 ogni apparecchio venne dotato di uno o due piloti, con altrettanti osservatori, e circa 6 meccanici.

La riunione di tre o quattro aeroplani, costituì una «squadriglia» con mezzi di trasporto per uomini, macchine, materiale di rifornimento, hangars da campo, viveri, cucine, ecc.

Ciascuna « squadriglia » venne divisa in tre scaglioni, composti nel seguente modo:

1° Scaglione:

a) Aeroplani;

b) Roulotte o carri per il trasporto degli apparecchi su strada ordinaria.

c) Materiale consumabile, olio, benzina, per 600 chm. di volo per ogni apparecchio, materiale sanitario, ecc.

2° « Carri automobili » con fornitura di pezzi di ricambio e di riserva.

3° Un « Carro automobile officina », una vera officina mobile, attrezzata per eseguire qualsiasi riparazione. Tali carri con motore a petrolio e trasmissione elettrica potevano fornire l'energia necessaria per i torni, od altri attrezzi, od anche per l'illuminazione elettrica.

Infine sui carri stessi esistevano dei Fari speciali da 3000 candele ciascuno per illuminare il campo di atterramento di notte.

Alle manovre di ottobre e novembre seguì il concorso di Reims che dimostrò, almeno ufficialmente, come la Francia potesse contare su tre apparecchi: Nieuport, Bréguet e Deperdussin, capaci di trasportare su ur percorso di 300 chm. senza scalo, e ripetuto tre volte, due passeggeri con un pilota ed un peso utile di 200 chg. senza le materie consumabili; di atterrare e ripartire con i soli mezzi di bordo in terreni di qualsiasi genere.

Il 13 febbraio 1912 Millerand esponeva alla Camera il suo progetto per la sistemazione dell'aeronautica ed aviazione militare.

La squadriglia di aviazione militare secondo la legge Millerand, è composta come nello schizzo:

per osservare l'effetto del tiro stesso ed ave così gli elementi per regolarlo. Si è pensa perciò di impiegare a tale fine l'aeroplan

Fin dall'agosto 1911 a Verdun, in occ sione delle manovre d'assedio, l'aeroplano dimostrò atto ad assolvere tale compito: risultati furono tali che un tecnico france affermò essere due batterie dotate di un aer plano *cinque volte* più efficaci di tre batter senza velivolo.

Il 1 marzo 1912, un reggimento d'artiglier venne inviato al campo di Mailly con una squ driglia di aeroplani ad eseguire dei tiri, cl si svolsero dal 2 al 13 marzo.

Gli aeroplani raggiunsero il campo di Mail per via ordinaria, sulle « roulotte » studia appositamente perchè gli aeroplani possar seguire le colonne di artiglieria.

I risultati delle esperienze, tenuti segre sono stati molto soddisfacenti. Si dice che u monoplano Blériot sia stato tolto dalla « Ro lotte » montato e lanciato a volo in soli 17 m nuti, malgrado un vento di velocità rilevant Le fotografie danno un' idea del lavoro montaggio dell'apparecchio.

Per l'aviazione d'artiglieria è stato chies un milione, che sarà accordato come su plemento ai 33 concessi all'aeronautica

SQUADRA DI COMBATTIMENTO = SQUADRA DI RISERV

1ª Sezione 2ª Sezione 3ª Sezione 4ª Sezione

Apparecchi

Monoposto Biposto Multiposto Monoposto Biposto

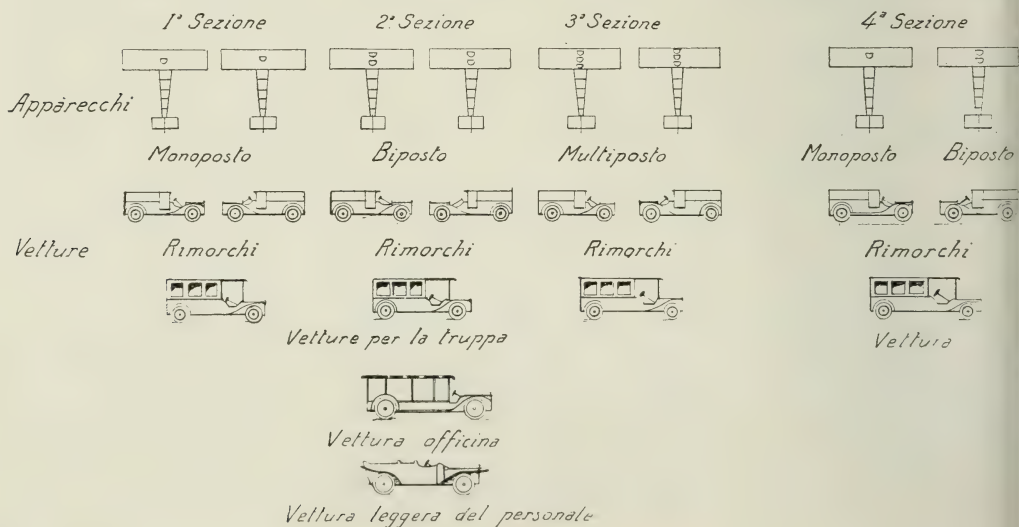
Vetture

Rimorchi Rimorchi Rimorchi Rimorchi

Vetture per la truppa

Vettura

Vettura officina

Vettura leggera del personale

La legge è stata approvata il 29 marzo u. s., talchè alla fine dell'anno in corso, si dovrebbero mobilitare 27 squadriglie da campagna, 5 da piazza forte, 10 sezioni per divisione di cavalleria indipendenti e 6 squadriglie guardacoste. Un totale di 334 apparecchi! Oltre a ciò bisogna aggiungere gli apparecchi destinati al servizio d'artiglieria. Tutti sanno che l'artiglieria moderna esegue normalmente il tiro « indiretto » in una posizione opportuna, cosicchè è condizione « sine qua non » di avere un mezzo a disposizione di chi dirige il tiro

aviazione militare per il 1912. — E, giunt a questo punto, fo' appello alla buona pa zienza del lettore, perchè mi voglia seguir un' altra volta per vedere come l' avia zione militare funzioni, e quanto costi, si per il materiale che per il personale.

Nell'esporre rapidamente il lato econo mico della questione, è bene tenere present che le cifre qui indicate sono approssimativ data la difficoltà di procurarsi dati esatti.

Conoscendo già il materiale della squadrigli d'aviazione possiamo senz'altro calcolarne

ılore. — Un apparecchio militare costa in me-
ia L. 25 000, alle quali vanno aggiunte circa
. 2 000 per le parti di ricambio, e, se si
oglia poi, secondo la tendenza francese,
vere pronto un motore di riserva per ogni
ue apparecchi, il prezzo aumenterà ancora,
ella considerazione che un motore è valutato
on meno di 10 000 franchi. La vita media
i un apparecchio può ritenersi di circa due
nni; le spese di esercizio e di riparazione
rca 3 000 franchi annuali. Tali somme non
no esagerate, giacchè un motore di 50 HP
ı due ore consuma circa 30 lire di benzina,
l altrettanto di quel vecchio e classico olio
i ricino che l'aviazione ha chiamato a ben
ti destini! Queste cifre crescono natural-
ente con la potenza del motore.

Inoltre è condizione indispensabile che ogni
eroplano abbia in campagna un ricovero, il
uale, per quanto leggero, richiede sempre
alle 4 alle 5 000 lire.

Per ciò che riguarda il parco delle vetture
ıtomobili della squadriglia, se queste non
no precettate all'atto della mobilitazione,
ovranno essere tenute pronte fin dal tempo
i pace.

I quattro tipi di vetture già esaminate, pos-
no considerarsi del costo a fianco di ciascuna
ıdicato, coll' aggiunta di 40.000 franchi al-
eno per oggetti di ricambio e di consumo:

etture rimorchio . . . . L. 16 000
» per truppa . . . . » 25 000
» officina . . . . » 35 000
» leggere per il personale . . » 9 000

Pertanto il paziente lettore, senza se-
uirmi nelle necessarie moltiplicazioni, può
tenere che il costo di una « Squadriglia »
po Millerand, raggiunga quasi i 570 000
anchi, come primo impianto.

Rimangono da calcolarsi: il consumo del
ateriale, le spese di esercizio, le indennità
eciali al personale, che raggiungono da sole
200 lire al giorno.

L'unità aviatoria mobile campale, di cui
è trattato, assume le sue funzioni solo in
ıso di esercitazioni o di mobilitazione; per-
ınto è indispensabile che possegga dei ma-
ızzini in località opportunamente scelte nel
rritorio dello stato, e chiamate « Centri
'aviazione » che. in tempo di pace servono
ıche da aerodromi, scuole di volo, officine
riparazione, ecc.

Con esattezza non si conosce il numero e
dislocazione dei centri di aviazione presso
singoli stati e, nemmeno il modello sul quale
no organizzati.

In Francia la legge Millerand contempla
er la fine del 1913 la formazione di circa 30
tali centri, ripartiti in 20 principali e 10
condari. Ad ogni modo un centro d'aviazione
ovrebbe essere formato:

a) da una larga estensione di terreno;

b) fabbricati e padiglioni per uffici, abi-
ızioni ufficiali e truppa, infermeria, hangars,
ficine con macchinario adatto, ecc.

c) vetture automobili;

b) carri e cavalli;

il che approssimativamente richiede non meno
di 700 000 franchi.

Infine l'organizzazione aviatoria militare
non sarebbe completa senza qualcuno degli
impianti scientifici accennati all'inizio del
presente studio; i quali, se da una parte sono
molto costosi, sia come impianto che come
esercizio, dall'altra si impongono per poter
seguire l'evoluzione dell'aviazione e per col-
laudare gli apparecchi destinati all'esercito.

* * *

Accennato così alla specie e alla quantità
del materiale, gettiamo un rapido sguardo
al personale occorrente.

Il personale della squadriglia francese è
il seguente:

	Ufficiali	Sott'Ufficiali	Caporali e Soldati
Personale specializzato	7 (piloti) compreso il comandante della squadriglia.	4 sott'ufficiali, fra cui un aiutante meccanico.	—
	1 ufficiale contabile.	—	44
Personale non specializzato .	—	2	14

Moltiplicando tali cifre, per il numero delle
squadriglie, si hanno dei prodotti elevati. Gli
eserciti, dunque, si trovano dinanzi al pro-
blema del reclutamento dei piloti, per il quale
non è facile trovare una soluzione adeguata;
sorge e s'impone la necessità di avere numerosi
e capaci piloti civili da istruire in tempo di
pace per i bisogni della mobilitazione. Gli avia-
tori volontari dovranno agire insieme con gli
automobilisti volontari, in modo da formare,
all'atto della mobilitazione, delle « squadriglie
volontarie ».

Naturalmente necessita che tale istituzione
non abbia carattere decorativo, ma sia man-
tenuta continuamente in uno stato di effi-
cienza da affrontare l'entrata in campagna
mobilitandosi in pochissimo tempo.

Non è il caso di insistere sul vantaggio del-
l'impiego di simili unità destinate ad agire
sul territorio ove piloti ed automobili hanno
abituale dimora, mettendo a profitto la pro-
fonda conoscenza del terreno.

In Germania, da pochi giorni è stato uffi-
cialmente annunziata la formazione di un
corpo di aviatori volontari (Deutsches Frei-
williges Fliegerkorps) basato sui regolamenti
dei volontari automobilisti. Scopo della crea-
zione del corpo è di mettere a disposizione
delle autorità militari, apparecchi e aviatori
civili e familiarizzarli col servizio che saranno
chiamati a compiere in guerra.

Gli aviatori civili, durante le chiamate per
istruzione, che possono anche non coincidere
col periodo delle grandi manovre, riceveranno
assegni convenienti.

Fra gli obblighi, pare che sia incluso quello
di recare a bordo un ufficiale osservatore,
come è avvenuto fino ad ora in tutti i raids
e concorsi di quest'anno in Germania.

E l'Italia? Cap. RAFFAELE PERFETTI.

LE NUOVE CONQUISTE ITALIANE IN LIBIA.

Le belle fotografie che pubblichiamo, e che ci furono inviate dal tenente Toccolini, danno un' esatta idea di quanto s saputo fare circa l'organizzazione delle comunicazioni nei nuovi paesi testè conquistati all'Italia.

1 2 3 4 5 6 7 8

1. Il porto di Zuara due giorni dopo lo sbarco — 2. Al porto di Zuara: Casse di cartucce e ma teriale sanitario — 3 Arrivano gli Ascari (5 agosto) — 4. Gli ascari della divisione Garioni en trano in Zuara la sera del 5 agosto — 5. Il marabutto di Zeggich al porto (Zuara) — 6. L'uffici postale di Zuara — 7. Durante la battaglia di Regdaline gli autocarri riforniscono i combattent di munizioni (15 agosto) — 8. L'arrivo delle artiglierie (5 agosto). Il fabbricato a destra è l'uffici telegrafico, quello a sinistra la caserma dei regolari.

CONCORSO PER UN PONTILE FLUVIALE

I PREMIATI.

L'alto concetto, che ha ispirato il Touring, quando nella *Rivista* di agosto 1911 (pag. 416) bandiva il concorso per un pontile fluviale, per contribuire alla soluzione di uno fra i più interessanti problemi per la navigazione nei fiumi d'Italia, soggetti generalmente a un regime idraulico irregolare, è stato bene seguito dai numerosi concorrenti.

Dieci sono stati i progetti sottoposti al giudizio, (di cui uno fuori concorso, quello dell'ing. Corbellini di Fontanellato), sette dei quali erano corredati da modelli funzionanti nella scala di 1/10 o minore; tutti, a detta della Giuria, presentavano caratteri di serietà e d'attuabilità, anche se non rispondevano a tutti e cinque i principali requisiti del concorso, il soddisfacimento dei quali, avrebbe segnato l'eccellenza dell'invenzione.

Le difficoltà che i concorrenti dovevano superare erano varie e non lievi ed hanno richiesto, per essere vinte, considerevole impiego di costanza e di studio geniale da parte dei vincitori del Concorso.

Il pontile, destinato all'imbarco dei passeggeri doveva (1), nella assoluta libertà di tipo:

a) offrire l'assoluta sicurezza alle persone che vi transitassero, resistendo ad un peso non minore di Q.li 4 per metro quadrato di superficie;

b) servire in modo facile all'imbarco su qualsiasi tipo di natante fluviale;

c) seguire automaticamente o con manovra rapida e facile le variazioni del pelo d'acqua, potendo quindi rimanere in esercizio anche durante le piene ordinarie e le magre (ritenuta una oscillazione di pelo d'acqua non maggiore di metri 3);

d) essere di impianto economico e di facile manutenzione e sorveglianza;

e) offrire la assoluta stabilità riguardo al punto della sponda nel quale venisse impiantato, resistendo quindi alla corrente di piena.

Prima di esaminare come i vari concorrenti abbiano osservate le suddette prescrizioni, sarà opportuno, tenendo presente che i vari pontili dovrebbero riuscire specialmente adatti per fiumi a corrente libera, richiamare talune brevi considerazioni d'indole generale fatte dalla Giuria nella sua relazione, che potranno meglio far risaltare i pregi e i difetti delle varie proposte dei concorrenti.

La presenza di qualsiasi opera trasversale, anche se di modeste dimensioni, entro l'alveo di un fiume, reca sempre un qualche turbamento al suo regime, tanto più poi se, come nel caso in questione, si tratta di arrivare con tali opere presso la linea di navigazione, che generalmente corrisponde al canale più importante del corso d'acqua; si comprende quindi come le opere stesse saranno contrastate fortemente dall'impeto delle acque di piena.

Per contro, laddove per speciali circostanze (in corrispondenza di botte e corrosioni) il maggior corpo d'acqua passa prossimo alla riva, epperò i pontili più che trasversali riescono opere frontali, essi devono presentare il meno che sia possibile discontinuità ed irregolarità, che sarebbero causa di scalzamenti ed erosioni se in urto colla corrente, e di depositi ed interrimenti, se troppo in arretrato alla stessa, e quasi sempre poi richiederebbero costosi lavori di consolidamento della riva, che per essere troppo presso al filone ne risulterebbe anche facilmente corrosa e travolta.

L'esperienza poi dimostra che, pur conoscendosi all'incirca i livelli medi delle piene e quelli delle piene ordinarie, quali ultimi generalmente segnano il limite della navigazione, nulla si può dire di certo sulla possibile altezza delle massime acque, che nel fiume si potranno verificare e che possono superare notevolmente tali limiti, eppertanto, per qualsiasi opera che si stabilirà nell'alveo, per non andare incontro a sgradite sorprese, si dovranno prudentemente prevedere i casi e provvedervi di conseguenza.

Altro inconveniente da tener presente nell'impianto di opere subacquee o che tali possano temporaneamente ridursi, si è quello della notevole quantità di erbe e radici che specialmente in certe stagioni dell'anno, anche in acque basse, sono dal fiume convogliate. Esse urtano in tutti gli intoppi che si presentano ai loro passaggi e

(1) Vedi norme del regolamento del Concorso.

se questi hanno forma allungata e sottile, come corde, tiranti, catene, paletti, ecc., vi restano facilmente accavallate contro ed accumulandovisi sempre più, possono recare notevoli disturbi al servizio cui quelle parti esposte devono provvedere. Sarà pertanto buona cosa ridurre al minimo tutte quelle dette parti che per le loro forme e dimensioni possono facilmente trattenere tal genere di galleggianti.

I pontili inoltre presentano pure nei vari tipi cui essi possono dar luogo, delle differenze sostanziali gli uni dagli altri.

In rapporto alla loro posizione già si vede come non sarebbe indicato disporli in senso trasversale al fiume, ma, come eccettuati casi specialissimi, non sia possibile fare diversamente.

In merito alle manovre occorrenti per le variazioni del pelo d'acqua, si possono avere sistemi automatici e sistemi comandati dall'uomo o da appositi motorini.

I primi sono certamente i più seducenti: presentano sicurezza di funzionamento senza alcun bisogno di sorveglianza e quindi spesa di esercizio minima, ma per contro generalmente richiedono maggiori spese d'impianto; presentando sempre la stessa altezza sul pelo liquido non si prestano bene agli svariati tipi di natanti cui dovranno servire, e, quando il galleggiante che li comanda non ha dimensioni sufficientemente grandi, risentono troppo le variazioni del passaggio delle persone, dei carichi e scarichi, ed infine, siccome è impossibile ottenere l'automaticismo perfetto, così all'atto pratico non sarà neppure possibile abbandonare completamente a sè tali pontili, e, per prudenza, converrà tener conto anche per essi di una certa quale sorveglianza, sebbene di entità limitatissima.

Quelli manovrati dall'uomo o da motorini meccanici, al contrario hanno bisogno di una sorveglianza e manovra continua, e non presenteranno mai una completa sicurezza di regolare funzionamento, inquantochè è purtroppo risaputo che indipendentemente dai meccanismi pel solo fatto dell'uomo, causa indisposizioni, accidenti personali, distrazioni, dimenticanze od altre cause, riusciranno sempre più numerosi di quanto non sia prevedibile, i casi di manovre mancate od irregolari, ed anzi a questo riguardo devesi osservare che, anche per evitare le conseguenze di eventuali avarie di meccanismi ed altre parti vitali del sistema, questi pontili dovranno sempre essere muniti di potenti freni ed argani di sicurezza, che diano garanzia di ovviare a qualsiasi disgraziato incidente che eventualmente avesse ad accadere.

Per contro essi hanno la possibilità di regolare la posizione del pontile non solo rispetto all'altezza dell'acqua, ma altresì rispetto al natante accostato; le variazioni di carico non hanno effetto sensibile e talvolta nelle spese d'impianto sarà possibile realizzare qualche economia in confronto di quelli automatici già detti.

In ultimo, sia i pontili a movimento automatico che gli altri a movimenti comandati possono effettuare le manovre in due modi diversi: o mediante oscillazioni di sistemi articolati oppure a mezzo di traslazioni o scorrimenti delle parti mobili su quelle fisse. I primi generalmente son più pronti, snelli e presentano meno attrito, ma spesso risultano eccessivamente esposti alla corrente e quasi sempre hanno un funzionamento tale per cui, elevandosi le acque, essi vengono a protendersi maggiormente nel fiume, ed abbassandosi le stesse, essi

QUADRO RIASSUNTIVO DEI TIPI DI PONTILI PRESENTATI DAI SINGOLI CONCORRENTI.

N.	Nome e Cognome dei Concorrenti	Tipi di pontili presentati in relazione				
		alla posizione rispetto al corso d'acqua	alla manovra	al movimento	alla sua posizione	
					coll'abbassarsi delle acque	coll'alzarsi delle acque
1	**Ing. Ugo Corbellini** (1)	traversale	a mano	oscillante	—	—
2	**Luigi Lupi**	id.	autom.	id.	si avvicina a riva	si allontana da riva
3	**Vespas. Vicentini** a) .	id.	id.	id.	id.	id.
	b) .	id.	id.	scorrimen.	si allontana da riva	si avvicina a riva
4	**Ingg. Ortalda e Bresciani**	id.	id.	oscillante	id.	id.
5	**Carlo Farkas** . . .	id.	a mano	id.	si avvicina a riva	si allontana da riva
6	**A. Digerini Nuti** a) .	id.	id.	id.	id.	id.
	b) .	id.	autom.	id.	Id.	id.
7	**Ingg. Ferretti e Bertoglio**	id.	id.	scorrimen.	si allontana da riva	si avvicina a riva
8	**Fratelli Vinca** . . .	longitudinale con pennelli trasv.	a mano	id.	fermo	fermo
9	**Ing. Luigi Galimberti** .	longitudinale	autom.	oscillante	fermo	fermo
10	**Arrigo de Maria** . .	traversale	a mano	scorrimen.	si allontana da riva	si avvicina a riva

(1) Fuori concorso. Non è un vero e proprio pontile, ma un ponte.

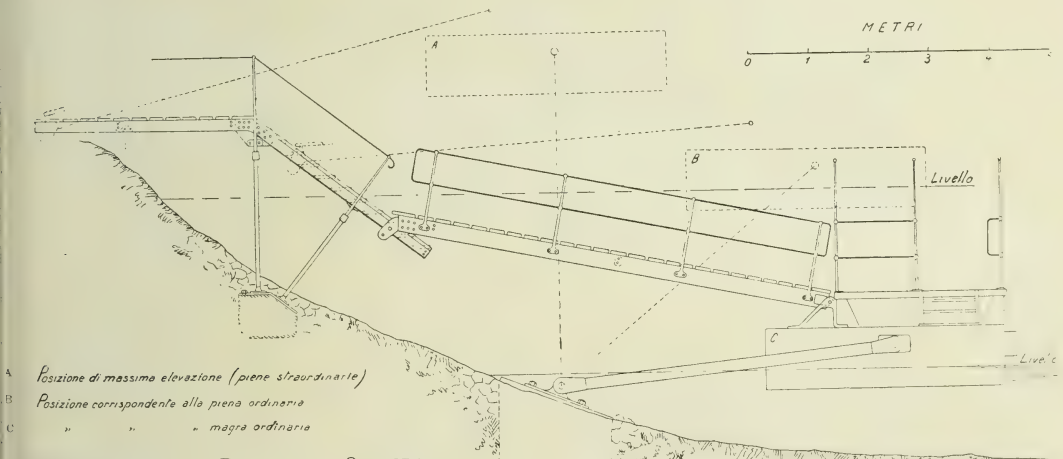
si avvicinano a riva, ossia si comportano al rovescio di quanto dovrebbe razionalmente avvenire. Per i secondi ciò non si verifica: sono quasi sempre più aderenti a riva e quindi meglio protetti, ma risultano più lenti e pesanti e sviluppano attriti ben più considerevoli dei primi, e quindi presentano anche maggior facilità di deperimenti.

* * *

Vediamo ora in modo sinottico come si sono esplicate, a grandi linee, le facoltà inventive dei concorrenti, riassumendo nel seguente specchietto le caratteristiche principali dei progetti presentati (vedi pagina contro).

Sarebbe interessante seguire la Giuria, per la quale presentò la relazione l'egregio ing. Dardanelli, nel minuto esame e coscienzioso, con cui ha considerato ogni più piccolo dettaglio dei progetti presentatile; lo spazio ne costringe invece a ridurre la nostra esposizione riassuntiva solo alla descrizione ed alle considerazioni tecniche fornite dalla Giuria per i soli progetti premiati.

Primo premio: L. 1000.

Agli ingg. *Luigi Bresciani* e *Mario Ortalda*, tenenti del Genio Navale, che hanno ideato un tipo di pontile il quale automaticamente segue le vicende dell'altezza delle acque, dalla magra alla piena e viceversa.

Esso consta essenzialmente di un galleggiante chiuso, diviso in tre scompartimenti stagni, sul quale a guisa di zatterone si possono fare i carichi e gli scarichi; quale galleggiante, libero di abbassarsi ed innalzarsi col livello delle acque, è assicurato a cerniera a due braccia articolate, una alla sua testata a monte e l'altra a quella a valle, che lo legano a due punti subacquei della sponda del fiume, resi stabili da apposite opere murarie incastrate nella sponda stessa.

Il galleggiante viene poi messo in comunicazione con la parte alta della sponda a mezzo di una passerella mobile attaccata a cerniera sul galleggiante e che, con direzione pressochè normale sulla sponda va per l'altro estremo, con opportuno appoggio scorrevole, su un tratto fisso di altra passerella, che con la sua parte superiore orizzontale e l'altra inclinata foggiata a scala, accompagna in certo qual modo la sezione trasversale della sponda nella sua porzione superiore.

Nelle variazioni del pelo d'acqua il sistema cinematico costituente il pontile si dispone in modo che in magra il galleggiante trovasi maggiormente distante da riva con la coppia di braccia che lo legano alla sponda disposte quasi orizzontali, e la parte mobile della passerella prende una posizione in ascesa verso riva, appoggiandosi per l'estremo suo superiore contro il principio della scala fissa; alla piena ordinaria (m. 3 sulla magra) il galleggiante rialzandosi si avvicina alla riva, le sue braccia prendono una inclinazione prossima ai 45° e la passerella mobile viene ad essere quasi orizzontale, anzi si presenta già in leggero declivio verso la sponda, poggiando, per l'estremo scorrevole, pressochè all'estremità superiore della scaletta fissa anzidetta. Per piene maggiori il galleggiante avvicinandosi sempre più a riva segue ad innalzarsi sino al massimo consentito delle sue braccia articolate e cioè sino a quando esse risultano verticali; la passerella mobile si dispone con pendenza verso la riva, appoggiandosi all'estremo della tratta orizzontale fissa.

Per livelli intermedi il sistema si dispone in posizioni pure intermedie.

Le principali dimensioni sono pel galleggiante:

lunghezza massima secondo la corrente del fiume	m.	13,20
larghezza massima sulla mezzaria trasversale alla corrente	m.	4 —
altezza	»	1 —
larghezza passerella mobile	»	2,22
lunghezza passerella mobile	»	7,60
larghezza passerella fissa	»	1,90
lunghezza passerella fissa, porzione alta orizzontale, circa	»	3,70
lunghezza passerella fissa a scala		3,70
lunghezza delle braccia articolate del galleggiante	»	5,60
altezza della porzione alta della passerella fissa situata orizzontalmente sulla sponda	»	4,35

circa sulla magra.

I progettisti stimano che il costo di costruzione e d'impianto del pontile completo ammonti a

METRI 0 1 2 3 4

A Posizione di massima elevazione (piene straordinarie)

B Posizione corrispondente alla piena ordinaria

C » » » magra ordinaria

Livello

PROGETTO DEGLI ING. BRESCIANI E ORTALDA (PRIMO PREMIO).

L. 7700 e presentano il loro elaborato in una relazione, tre tavole di disegni ed un modello al decimo del vero fatto accuratamente in modo che può funzionare.

Nella relazione poi i progettisti, che hanno fatto uno studio completo di tutte le parti e dei particolari, dimostrano come il pontile sia assolutamente automatico in tutto il suo funzionamento, non richiedendosi alcuna sorveglianza ed offrendo, con opportune bitte e bottassi applicati al galleggiante, un modo comodo, semplice e sicuro di attracco dei natanti da eseguirsi col solo sussidio del personale di bordo dei natanti stessi. Dimostrano pure come tutto il sistema non solo sia sufficientemente stabile, anche a sostenere l'urto delle acque di piena, ma come le oscillazioni che, inevitabilmente ivi imprimeranno i natanti nell'attracco e che peraltro smorzandone dolcemente la forza viva rendono il sistema molto più rispondente che non quelli rigidi, sono comprese in limiti così lievi da non costituire assolutamente verun pericolo alle persone transitanti sul pontile stesso, anche se questo dovesse servire a battelli dislocanti 30 tonnellate e presentanti ancora all'arrivo una velocità tale da offrire una componente di un metro al minuto secondo nel senso della corrente e di 0,30 in quello trasversale.

Allo scopo poi di dare facile e comodo approdo ad imbarcazioni minori ed ai canotti, i progettisti consigliano, anzi prevedono, di ormeggiare al galleggiante principale ed a valle di esso uno o più galleggianti secondarii a forma di zattere.

Infine, per prevenire possibili investimenti dell'opera da battelli mal governati, da alberi o da altri materiali trasportati dalla corrente, suggeriscono di ormeggiare con ancorotti e catene a monte del pontile un grosso trave galleggiante di protezione, o di adottare altre disposizioni che caso per caso il carattere del fiume consiglia.

Il progetto presentato dagli ingg. *Mario Ortalda* e *Luigi Bresciani* della R. Scuola Superiore Navale di Genova, è uno dei meglio studiati e più completamente svolti. Corredato da disegni accurati e da un modello finito in modo tale da poter regolarmente funzionare.

Con felice disposizione meccanica questo è l'unico tra i progetti concorrenti, che funzionando a movimento oscillante, presenta un approdo vicino a riva ad acque alte, e da essa allontanantesi sempre più coll'abbassarsi delle acque.

E' pure l'unico progetto a movimento automatico, che, potendo presentare contemporaneamente varie altezze sul pelo d'acqua, provvede all'approdo di qualsiasi natante, da quelli di maggiori dimensioni ai più piccoli.

Se un appunto si può fare si è per la eccessiva esposizione di talune sue parti alla corrente di piena e pel costo di sua costruzione ed impianto, che all'atto pratico riuscirà probabilmente superiore ancora a quello preventivato di L. 7700.

Questo progetto quindi risponde a tutte le prescrizioni del regolamento, sebbene a quelle di cui alla lettera *d*) ed *e*) non così esaurientemente come per le altre.

Secondo Premio: L. 500.

Agli ingg. *Pericle Ferretti* e *Pietro Bertoglio* (tenenti del Genio Navale) che hanno studiato un tipo di pontile disposto trasversalmente al corso d'acqua, ma pressochè adagiato contro la sponda, a movimenti automatici forniti dalla traslazione di un apparecchio galleggiante, che dà accesso dal natante alla riva.

Una scala di sufficiente larghezza, e per la sua porzione superiore incassata nella sponda, va dalla sommità della sponda stessa sin presso il fondo del fiume. Un galleggiante, vincolato, a mezzo di apposite guide a mantenersi sempre adiacente alla scala stessa e che porta superiormente una impalcatura orizzontale alla quale si accostano i battelli, offre modo di poter passare comodamente da bordo dei natanti alla scala e quindi a terra e viceversa. Questo, nelle sue linee generali, il tipo proposto dai detti ingegneri che peraltro è stato accuratamente studiato dai progettisti anche nei dettagli, e pel quale essi presentano con tre tavole di disegno ed una relazione d'accompagno un modello ad un decimo accuratamente finito e capace di funzionare.

I progettisti hanno pensato di adottare la detta disposizione di incassatura della scala per poter avere il galleggiante in essa riparato durante le acque alte, mentre discendendo ad ac-

Lunghezza del pontile	m.	8
Larghezza	»	5
Sovraccarico per mc.	chg.	400
Componente orizzontale dello sforzo	»	200

PROGETTO DEGLI ING. FERRETTI E BERTOGLIO (SECONDO PREMIO).

que basse esso si allontana dalla riva e si porta pure parzialmente fuori della sponda. Lateralmente alla scala sono progettate opere murarie che in certo qual modo, con appropriate linee architettoniche, riproducono la sponda e la rendono inattaccabile dalla corrosione difendendone tutto il pontile. Sulla parte verso fiume della medesima trovano posto vari grossi anelli per l'ormeggio.

Il galleggiante, di forma prismatica con sezione a triangolo-rettangolo, ha la faccia corrispondente al maggior cateto disposta in alto orizzontalmente e quella dell'ipotenusa contro la scala; esso è munito alle sue testate di due corsoi, che a mezzo di rulli in legno santo determinano il contatto con le due guide a doppio T disposte una per parte della scala, parallele ad essa e contro le pareti interne dell'opera muraria dianzi detta.

Per facilitare poi le operazioni di accostaggio il piano superiore del galleggiante si protende alquanto fuori in sbalzo ottenendosi così anche il vantaggio di una maggior superficie di pontile senza presentare alla corrente del fiume sensibile maggior resistenza.

Il pontile è poi convenientemente provvisto di bitte per l'attraccaggio e, per maggiore stabilità, è munito di due ammarraggi speciali formati da due catene, che fissate sul fondo alla muratura del pontile o ad opere morte qualsiasi, passano su due carrucole disposte presso le estremità del galleggiante in corrispondenza dello spigolo formato dalle due faccie verticale ed orizzontale, e quindi, seguendo parallelamente e vicino le pareti interne che sostengono le guide, vanno con opportuni rinvii entro appositi pozzi praticati lateralmente alla scala nel pianerottolo superiore, e si mantengono tese, e quindi costringono maggiormente il galleggiante contro la scala, mediante convenienti pesi che in progetto furono stabiliti di 500 chilogrammi per ciascuna, ma che all'occorrenza si possono aumentare come pure diminuire.

Per ovviare agli inconvenienti che potrebbero derivare da una qualche piena eccezionale che tendesse a sollevare troppo il galleggiante, esso, arrivato ad una data altezza, circa un metro sopra la piena ordinaria stabilita dal concorso, trova contrasto in due scontri in vivo, di 150 mm. per 250 e 150 circa di sporgenza, situati sulle due pareti laterali già ricordate e che limitano così le traslazioni del pontile.

I progettisti poi suggeriscono di munire il galleggiante di un freno a ceppo agente sulle guide, che sebbene non richiesto dalla sicurezza del sistema, potrà servire per rendere meno sensibile la variazione di immersione del pontile per analoghe variazioni di carico.

Il galleggiante può costruirsi in acciaio, ed in questo caso sarebbe diviso in tre compartimenti stagni; oppure in cemento retinato, nel qual caso i progettisti non ravvisano più la necessità dei detti compartimenti. Essi ne calcolano le varie parti facendo anche un preventivo di spesa che ammonterebbe, per costruzione ed impianto, a L. 9632 pel caso del galleggiante di acciaio e L. 8500 per quello del cemento retinato con galleggiante di 8 metri di lunghezza per 5 di larghezza, mentre adottando un galleggiante più piccolo di 5 per 2,70, e riducendo congruamente le dimensioni delle altre opere, omettendo anche le parti decorative non necessarie, la spesa potrebbe riuscire compresa nelle 6000 lire.

Aggiungasi che i progettisti dimostransi più favorevoli all'impiego del cemento retinato anzichè del ferro, non solo pel minor costo, ma anche per la minore spesa di manutenzione e per la sua non minore sicurezza.

La detta lunghezza di m. 8 pel galleggiante è stata adottata per poter assicurare l'accosto di qualsiasi natante, che se del caso per le dimensioni e forme del fianco di alcuni di essi, in certe condizioni, non fosse possibile l'approdo, si dovrebbero fare i muri laterali e contenitori della scala a pareti convenientemente più ripide.

Il progetto di pontile degli ingg. *Pericle Ferretti* e *Pietro Bertoglio* della R. Scuola Superiore Navale di Genova è uno di quelli più esaurientemente studiati e compilati, e fu presentato con un modello perfettamente finito e capace di funzionare.

Esso presenta l'assoluta sicurezza, sia alla stabilità che alle persone, e trovasi validamente protetto contro l'azione della corrente di piena.

PROGETTO DEI F.LLI ING. ANTONIO E CAV. GIOVANNI VINCA (TERZO PREMIO).

Non risponde però completamente bene all'approdo di qualsiasi tipo di natante fluviale, e in casi di piena, la parte rientrante della scala del pontile potrebbe riuscire alquanto interrita.

La spesa di costruzione e d'impianto risulta alquanto elevata, ma passibile di riduzione con opportune limitazioni, nelle parti non del tutto necessarie.

Risponde bene a quasi tutte le prescrizioni del concorso, solo si può fare appunto per quelle di cui alle lettere *b*) e *d*), ed a quelle *e*) per i possibili interrimenti in piena già cennati.

Terzo Premio: L. 250.

Ai fratelli ing. *Antonio* e cav. *Giovanni Vinca* di Venezia, che hanno ideato un pontile da manovrarsi a mano, disposto secondo la corrente del fiume ed a distanza costante dalla riva.

Mediante argini e pennelli trasversali alla corrente, o meglio con passerelle sostenute da palafitte che i concorrenti ritengono rechino minor nocumento al regime del fiume, e che pel caso concreto hanno progettato della larghezza di m. 2 ed a 4 metri sul pelo di magra, essi si portano dalla sponda alla quale si vuole acce-

dere, entro l'alveo in sito opportuno per avere il necessario tirante d'acqua e possibilità di navigazione; quindi dalla passerella accedono al natante mediante un piano inclinato fisso nell'alveo a mezzo di stilate disposte secondo corrente coll'acclività a valle, praticabile dai viaggiatori, e che nel modello presentato sarebbe progettato largo 2 metri e lungo 10, ma che si comprende possa avere altre dimensioni più appropriate secondo i casi.

Su detto piano scorre in apposite rotaje un carrello ad impalcatura orizzontale di 2 metri per 3 che alzato od abbassato opportunamente serve a dar passaggio dal natante al pontile e viceversa.

La manovra di tale carrello si fa rimanendo sul suo stesso impalcato. Azionando un apposito verricello solidale al carrello si viene, a guisa di tonneggio, a ricuperare od a filare una fune metallica che è fissa all'estremo superiore del piano inclinato, e così il carrello sale o discende a volontà.

I progettisti non escludono peraltro che il verricello potrebbe fissarsi sull'estremo superiore del detto piano inclinato e di là comandare la fune, alla quale sarebbe legato il carrello; come pure ritengono, sia in un caso che nell'altro, utile l'adottare, disponendo di energia elettrica, un motorino elettrico in sostituzione dell'opera dell'uomo.

Il meccanismo di sollevamento, oltrechè essere provvisto di opportuni nottolini di sicurezza, è fornito di adeguato freno, che agendo automaticamente od a mano a mezzo di apposito volantino, stringe due ganascie contro le guide di ferro su cui il carrello si muove e garantisce il suo arresto per qualsiasi carico, essendochè l'azione sua è appunto al carico proporzionata. Strappandosi la fune di manovra cessa la tensione che la cimentava, eppertanto un tirante attaccato al disco di comando del freno e portante all'altro estremo un occhio che dalla tensione della corda era tenuto sollevato, cade sull'asse principale del carrello, per modo che talune caviglie di ferro su tale asse calettate vengono ad impigliarsi nell'occhio stesso e fermando la rotazione dell'asse esercitano una forte tensione sul tirante, che fa agire le ganascie contro le rotaje, bloccando così quasi istantaneamente il carrello nella sua discesa.

La costruzione può essere fatta in legno (esclusi i meccanismi del carrello) o ferro, o cemento armato o mista. Pel primo caso i progettisti hanno fatto il preventivo di spesa, di costruzione e di impianto di L. 2000 circa esclusa la passerella di accesso. Adottando il cemento armato si spenderebbe qualcosa di più, ma mentre pel legno e ferro la manutenzione potrà arrivare a circa il 7,5 % all'anno, per la parte in cemento armato è quasi nulla.

A detta dei progettisti questo pontile può pure servire per scaricar merci e materiali sia mediante carriuole, sia usando del carrello stesso come vero e proprio monta-carichi.

L'opera vorrebbe poi essere difesa da opportuni pali di protezione infissi vicini ad essa e che servirebbero pure all'attraccaggio.

Per non recare ostacoli al deflusso delle acque, i progettisti hanno previsto che il tavolato del piano inclinato, per la parte immersa (cioè al disotto del carrello) si debba togliere, ma per correnti deboli si potrebbe anche lasciare in opera, e nei casi in cui la piena non sia molto irruente, al piano inclinato si potrebbe sostituire una dolce gradinata fissa in cemento armato, a gradini ampii circa un metro, che potrebbe con tali ripiani fare a meno del carrello e di qualsiasi manovra, essendo sempre possibile ai natanti accostarsi al gradino ad essi più conveniente.

Infine i progettisti accennano ancora alla possibilità di sostituire il carrello con un galleggiante che avrebbe il funzionamento automatico.

Il progetto presentato dai sigg. *Fratelli Vinca* è pure stato studiato discretamente bene.

Si presenta però eccessivamente investito dall'azione delle alte piene, e la manovra per rialzare il carrello, se fatta dall'uomo, riesce lenta e gravosa, per cui, potendolo, ritiensi provvido l'uso di motorino elettrico.

Geniale è pure il freno automatico disposto al carrello, sebbene il sistema delle caviglie fissate all'albero portante, e che vanno ad urtare rigidamente contro l'occhio del tirante di comando del freno, possano lasciare qualche dubbio sulla loro stabilità e sicurezza.

Il pontile esigerà una sorveglianza piuttosto attiva.

Non sono quindi completamente soddisfatte le prescrizioni *c*).

Fuori concorso.

Il progetto dell'ing. *Ugo Corbellini*, sebbene possa pure rispondere come pontile, deve considerarsi, come effettivamente è, e come lo chiama lo stesso autore, un vero ponte mobile in legno; di esso sono state fornite dimensioni puramente dimostrative del sistema in genere, le quali hanno già valso per un'applicazione fatta di esso; le stesse possono però variare caso per caso, a seconda della diversa importanza che l'impianto deve avere.

Tale progetto è stato presentato fuori concorso, unicamente per

IL PONTILE PRESENTATO DALL'ING. CORBELLINI, FUORI CONCORSO, IN OPERA.

farlo conoscere alla Giuria, e questa, dopo avere fatto nella sua relazione una minuta descrizione dello stesso, che ci spiace non poter riportare, lo ritiene meritevole di encomio, augurando che per la sua utilità possa riuscire meglio conosciuto e degnamente apprezzato dal pubblico, e favorito di larga applicazione.

Non ritiene peraltro che l'opera presentata possa avventurarsi felicemente contro una piena, ciò che del resto, dato il carattere di provvisorietà e la facilità di montaggio e smontaggio, non può neppure ragionevolmente adesso richiedersi.

La Direzione del Touring ha voluto concretare, associandovisi, l'encomio dato dalla Giuria all'ing. Corbellini e gli assegnava un diploma speciale di benemerenza.

La Giuria prima di assegnare le premiazioni ha espressamente voluto dichiarare che riteneva meritevoli di considerazione tutti indistintamente i lavori dei concorrenti, e degno di ammirazione lo zelo col quale i concorrenti stessi hanno risposto all'appello del Touring con pregevoli studi e geniali soluzioni.

* * *

Il Touring, dal canto suo è orgoglioso di aver potuto, sotto gli emblemi della sua Commissione di Turismo nautico, presieduta dal sen. Colombo, raccogliere un così eletto nucleo di studiosi attorno ad un problema di alto interesse, ed esprime ai concorrenti tutti la sua gratitudine pel contributo valorosamente portato.

Alla Giuria, composta dei competentissimi tecnici, signori ing. Anelli, cap. Antonnicola, conte ing. Barcelloni Corte, ing. Dardanelli, cap. Doria, on. avv. Paratore, cav. Puliti, nonchè del compianto ing. Alessandro Moschini, i quali tutti rappresentavano le Associazioni e gli Enti pubblici o privati più direttamente interessati alla navigazione fluviale, il Touring rivolge un plauso ed un vivo ringraziamento per l'opera sapiente e coscienziosa, con cui hanno saputo apprezzare gli elaborati dei concorrenti, additando alla pratica applicazione, che si spera approfitterà largamente delle preziose indicazioni fornite dal Concorso, le soluzioni tecnicamente più perfette ed economicamente più convenienti del problema proposto. **

LA NUOVA STRADA BELLANO-TACENO.

1. Lo sbocco a Bellano in vista del lago e cascata dell'Orrido. — 2. Gli ultimi «tournants» a Bellano. — 3. Come si è ridotto l'aerotorpedo di Deroje. (*Fotografie del socio del T. C. I., G. B. Radaelli di Bellano*).

Una nuova via che congiungesse la Valsassina all'alto Lario e facilitasse la via allo Spluga ed allo Stelvio sul lato nord ed al lato sud alle diramazioni verso la Lombardia era una aspirazione antica delle popolazioni locali. Occorse una spesa abbastanza rilevante: circa un milione e mezzo. La strada misura più di nove chilometri e scopre meravigliose bellezze di paesaggi. Nel giorno dell'inaugurazione si ebbero grandi feste: tra le altre un esperimento con un aerotorpedo, d'invenzione italiana, aviatore Deroje il quale però non fu troppo fortunato poichè l'apparecchio si sfracellava sulla nuova strada nell'atto di atterrare.

1. **COURMAYEUR**, memore dei versi che Carducci le ha dedicato, ha elevato alla memoria di lui un busto con una targa su masso, che vennero inaugurati il 9 Settembre.

2. **IL CAP. MOIZO**, il valoroso ufficiale della squadriglia aviatori che per prima rese così segnalati servigi nella guerra in Libia, suscitando l'ammirazione del mondo, durante un viaggio aereo da Zuara a Tripoli il 10 settembre ha dovuto atterrare a causa di un guasto all'apparecchio ed è stato catturato dai turchi. Egli venne trasportato ad Aziziah. La cattura di Moizo fa risorgere come di grande attualità, dato l'inestimabile valore dell'uomo ed i grandi servigi ch'egli può rendere al suo Paese con l'organizzazione dell'aviazione militare in Italia, la questione di sollecite pratiche per un cambio di prigionieri, ritenendo tutti gli uomini che hanno il culto dell'aeronautica e del valore, che il Cap. Moizo valga parecchi assai degli ufficiali turchi prigionieri che si custodiscono in Italia.

3. **CASTELFIDARDO**, il 18 settembre scorso, ricorrendo l'anniversario della battaglia dell'860, ha elevato all'Esercito liberatore delle Marche un monumento che è una bell'opera d'arte dello scultore Vito Pardo.

AVIAZIONE MARITTIMA. — Da parecchio tempo si fanno tentativi in tutti i paesi del mondo, dalla Francia alla Germania, all'Inghilterra, all'America, per l'applicazione dell'aviazione alla marina militare. Gli aeroplani si sono man mano trasformati, a questo scopo, in aero-idroplani ed hanno avuto luogo dei concorsi fortunati che hanno contribuito molto al progresso di questo nuovo orientamento dell'aviazione. La nostra Marina Militare non poteva rimanere estranea a tale movimento e recentemente ha proceduto all'acquisto di un apparec hio volante Curtiss che ha fatto ottime prove al concorso di Monaco, e che oggi è stato affidato al Capitano di Corvetta Scelsi, l'intrepido comandante ed organizzatore della squadra dei dirigibili militari in Libia, che ora ha conseguito anche il brevetto di pilota-aviatore e saprà certamente anche in questa nuova applicazione del suo ingegno e del suo valore, rendere dei grandi servigi al Paese.

GARE DI AERO-IDROPLANI. — In Germania, e precisamente a Heiligendamm, si sono svolte recentemente delle importanti gare di aero-idroplani, alle quali parteciparono molti apparecchi di costruzione tedesca. — 1. Il biplano Buchner, vincitore delle gare. - 2. Thelen su aero-idroplano Farman. - 3. Aero-idroplano a torpedine di Guedecker.

LA GUERRA E GLI AVVENIMENTI TURCHI.

1 Zuara. — 2. Misrata: Capanne arabe incendiate dai turchi nella loro fuga. — 3. Campo del 27° battaglione bersaglieri nell'oasi di Zuara. — 4. I primi camions di rifornimento giungono a Zuara da Sidi-Said. — 5. Inaugurazione della strada costruita dal 30° fanteria che allaccia due opere della difesa di Tobruk.

1. I prigionieri arabi condotti legati a Abd-es-Samad. — 2. L'ammutinamento di Costantinopoli: Pattuglia di cavalleria per le vie. — 3. I bersaglieri del 27° battaglione contrattaccano e respingono ad Abes Same il nemico che tentava di aggirarli a sinistra.

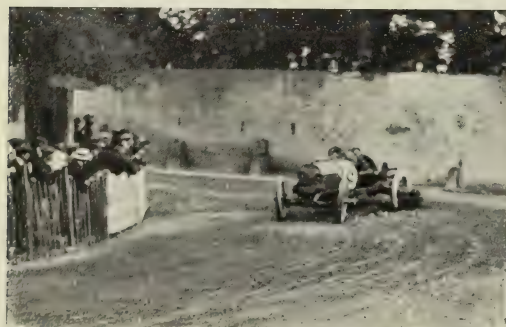
LE MANOVRE ITALIANE.

La guerra ha distolta l'attenzione degli italiani dagli avvenimenti che gli anni scorsi venivan seguìti nei loro svolgimenti. Così per le grandi manovre in Valtellina e nella Valle del Liso che pure erano di grande importanza.

Le nostre fotografie mostrano due caratteristiche scene della vita militare: una riunione di soldati per una conferenza ed un'assemblea di ufficiali per un esame critico sullo svolgersi della manovra fatta da un generale.

(*Fot. Ten. Pizzocaro*).

CICLISMO. — Il settembre ha segnato una ripresa delle manifestazioni ciclistiche sportive. 1. Leone Georget il tradizionale vincitore della corsa delle 24 ore detta del Bol d'or, a Parigi; 2. Ganna, vincitore dei 600 chilometri su strada; 3. Galetti, secondo arrivato in detta corsa; 4. Kramer, campione del mondo di velocità.

AUTOMOBILISMO. — Lo sport automobilistico è ancora in fiore in Francia, sopratutto con l'organizzazione di corse di vetture leggere e vetturette. Si sono svolti i meeting di Boulogne vinto, nella categoria delle grosse vetture, da Boillot (2) su Peugeot che ha raggiunto la media oraria di 167 Km. all'ora. Al circuito della Sarthe, nella corsa vetturette, il primo premio fu vinto da Goux (4) su Peugeot ed il Gran Premio di Francia da Zuccarelli (3) su Lion-Peugeot. (1) La partenza del Circuito della Sarthe.

A sinistra un «virage» della «Spa» al Circuito della Sarthe; *a destra* il primo esemplare di automobili blindate che attualmente fanno parte del nostro Corpo di Spedizione in Libia.

Al momento di andare in macchina ci giunge la notizia della morte del **Dott. GILDO GUASTALLA** *consigliere del Touring Club Italiano. Le esigenze speciali tipografiche non consentono di arrestare il corso di questa* Rivista, *e d'altra parte la memoria dello scomparso, i grandi affetti che intorno a sè e nel seno del Consiglio ha saputo suscitare, la grande e lunga opera a favore del Touring, del turismo in genere, e dell'Automobilismo in ispecie da lui compiuti consentono come riverente un breve per quanto sentito cenno di evocazione e di saluto. Il Consiglio del Touring addolorato da così grave perdita mentre ne dà l'annuncio ai soci si riserba di commemorare degnamente l'estinto collega nel numero prossimo della* Rivista.

Cominciata a stampare il 16 settembre 1912.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni gratuite ai soci del 1912.

CARTA D'ITALIA. — Degli otto fogli spettanti ai soci del 1912 sono in corso di spedizione i due fogli di Bari e di Iglesias. Seguiranno quindi in blocco di due fogli ognuno quelli di Sassari e Cagliari, Tempio Pausania e Foggia, Trento e Lecce.

I 44 fogli pubblicati a tutto 911 sono in vendita in blocco a L. 22 e isolatamente a L. 0,50 ognuno.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E DELLA CIRENAICA. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata ora ad ogni nuovo socio pel 1912.

Monografia IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE. Venne inviata dalla fine di aprile al giugno. E' mandata ora ad ogni nuovo socio pel 1912. In vendita a L. 1.

RIVISTA MENSILE. — Spetta al socio dal mese d'inscrizione in avanti.

ANNUARIO GENERALE. — Venne inviato nel mese di giugno e luglio ai nuovi soci e a quelli che avevano rinnovata la quota 1912 nel primo semestre. Ai primi di settembre venne iniziata la spedizione della seconda edizione (ristampa con aggiunte e varianti) ai soci nuovi del secondo semestre ed a quelli che rinnovarono la quota 1912 in ritardo.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — La spedizione del *Lazio* verrà iniziata verso la fine del corrente ottobre.

L'altra guida *Emilia* è in compilazione.

Informazioni

Aereologia

— E' stato pubblicato a cura del Touring Club Italiano, presso cui ha sede la Commissione Nazionale di Turismo aereo, in una nitida edizione il risultato dei lanci di palloni-piloti effettuati simultaneamente in varie Stazioni Aereologiche, fondate all'uopo dall'Osservatorio Aereologico di Pavia.

Le Stazioni che hanno partecipato a tali lanci sono le seguenti: Cuneo, Ferrara, Lesa, Milano, Modena, Moncalieri, Pavia, Roma, Udine, Verona.

La relazione affidata anche in questo anno al prof. Pericle Gamba, direttore dell'Osservatorio Aereologico di Pavia, conferma i risultati ottenuti colle osservazioni degli anni precedenti e pone in evidenza i vantaggi che la navigazione aerea può ricavare da questi nuovissimi studi della nostra atmosfera.

In numerose tavole, che accompagnano il testo, sono riportate le proiezioni orizzontali delle traiettorie seguite dai palloncini innalzati nello spazio nello stesso momento; da esse facilmente se ne deducono le direzioni delle correnti aeree nei diversi strati dell'atmosfera a partire dal suolo fino a notevole altezza. In altre tavole sono riportate le situazioni meteorologiche sull'Europa nel momento stesso dei lanci con la posizione dei Massimi e Minimi barometrici principali e secondari in modo da poter ricavare a colpo di occhio le relazioni tra le direzioni delle correnti aeree soprapposte nello spazio e la distribuzione della pressione atmosferica al suolo.

Infine un breve esame del comportamento di queste correnti permette di dedurre la possibilità o meno della navigazione aerea in quelle date condizioni e della traversata delle Alpi in sferico.

— *Concorso Internazionale di Cervi-volanti a Spa.* — L'esito di questo Concorso tenutosi a Spa dal 18 al 25 agosto p. p. non poteva essere migliore nè presentare maggiore interesse.

Scesero in gara per disputarsi i vistosi premi i migliori professionisti e dilettanti di tutto il mondo, ed è veramente meraviglioso lo sviluppo che l'uso del Cervo-volante va prendendo. C'è da augurarsi che tale incremento nella perfezione di un così utile apparecchio non si arresti e che i prossimi Concorsi trovino nuovi modelli e ancor più numerosi proseliti.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici
"LE GAULOIS"
BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

Ai singoli concorsi di rendimento, di lancio, di apparecchi portanti, di apparecchi per la fotografia panoramica, di Cervi-volanti montati per uso militare, di Cervi-volanti scientifici, di apparecchi porta gomena di salvataggio, ecc., presero parte numerosi concorrenti austriaci, belgi, francesi, inglesi e tedeschi. E' deplorevole che malgrado l'entità dei premi (15 000 franchi complessivamente) nessun italiano abbia partecipato alle gare; ciò che conferma del resto quanto abbiamo già avuto occasione di notare altra volta, che cioè sia poco conosciuto presso di noi questo istrumento, che può rendere tanti e così svariati servizi. Ben venga dunque il prossimo grande Concorso Internazionale Italiano, indetto dalla fiorente Lega Aerea Nazionale e speriamo che sia di stimolo ai nostri intelligenti cultori di aereonautica e che anche in questo campo si affermi l'intelligenza e la capacità italiana.

Aeronautica

— *Al Polo Nord in dirigibile.* — La spedizione preparatoria dell'esplorazione delle regioni polari artiche per mezzo di dirigibili, progettata dal professore Hergesell e dal conte Zeppelin, è tornata a Spitzberg, nella baja di Hebelthoft, a nord-ovest dell'isola, ove sarà installata la base dell'esplorazioni future.

— *Escursioni in dirigibile.* — Il dirigibile per escursioni *Victoria-Louise* continua a maravigliare per le sue deliziose e lunghissime gite. Il 5 luglio lasciò Amburgo, alle 5,15 di mattina, con a bordo 12 passeggieri; dopo aver seguito l'estuario dell'Elba, raggiunse l'arcipelago Frisone, si portò sull'isola Sylt e alle 9,50, dopo il cambio dei passeggieri, si diresse verso il Baltico, passò su Kiel e alle 14,30, dopo un viaggio di 490 chm., atterrò ad Amburgo.

Il viaggio durò 8 ore e 40 minuti.

Il 2 luglio il *Victoria-Louise* fece un'escursione di 400 chilometri in 6 ore e con 15 passeggieri nella cabina.

Il 16 luglio, con vento favorevole e con 25 viaggiatori a bordo, è partito da Amburgo alle 3,25 di notte e alle 8,5 del mattino ha atterrato a Francoforte sul Meno.

Durante il suo soggiorno ad Amburgo il *Victoria-Louise* ha compiuto 24 viaggi, percorrendo circa 6000 chilometri, 1000 dei quali al disopra del Mare del Nord e del Baltico.

Alpinismo

— *L'opera della Sucai nel Cadore.* — Tendopoli, la città alpina degli studenti d'Italia, ha potuto quest'anno svolgere un'azione stupenda. I Sucaini accampati nell'alto Comelico sono riusciti a raccogliere in una zona poco nota di monti le migliori cordate di alpinisti italiani per svolgere un predisposto piano di ricognizione col quale si è riusciti a dipanare un'aggrovigliata matassa di elementi toponomastici contradditorî, ordinarli e con un paziente lavoro di critica mettere in evidenza le dizioni esatte e completare la nomenclatura. Il lavoro metodico di ricognizione ha poi messo in evidenza colla quantità dei dati raccolti l'opportunità di poterlo continuare nel venturo anno di guisa che gli interessati all'avvenire della regione dolomitica hanno fatto pratiche perchè la Sucai organizzi qualche squadra di ricognizione che operi anche nel venturo anno.

Automobilismo

Tre Concorsi per Macchine Agricole.

— *Concorso internazionale di apparecchi a motore per la lavorazione dei campi:*

Art. 1. — Auspici il Ministero d'A. I. e C. ed il Comitato Esecutivo delle feste in Parma per il centenario della nascita di Giuseppe Verdi, il Touring Club Italiano, la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari e la Cattedra Ambulante d'Agricoltura di

Biancherie di servizio
e generi speciali
per
Automobili, Carrozze, Biciclette.

Strofinacci per pulizia di macchine e veicoli
Tele e tessuti in pezza per spolverini da chauffeurs, automobilisti e per abiti di fatica
Vestiari-combinazione in tela bleu, per meccanici
Scialli, Coperte e Plaids per carrozza ed automobile

Campioni e Catalogo gratis e franco, su richiesta alla Ditta

Fabbriche Telerie E. FRETTE e C. - Monza
Filiali: MILANO - ROMA - TORINO - GENOVA - FIRENZE.

'arma, indicono per l'anno 1913, in occasione delle ette feste, un concorso d'apparecchi d'ogni tipo con ıotore meccanico per la lavorazione dei campi.

Art. 2. — Al presente concorso potranno essere resentati tutti gli apparecchi meccanici di costru-ione italiana o straniera destinati alla lavorazione ei campi.

Art. 3. — Le inscrizioni saranno ricevute fino al 0 aprile 1913 alle ore 18 presso la sede del Touring 'lub Italiano - Milano, Monte Napoleone, 14, e do-ranno essere accompagnate dall'ammontare della ıssa d'iscrizione al concorso, di L. 300 per appa-ecchio. Tale tassa darà diritto ad occupare lo spazio he sarà stabilito per ciascun apparecchio dalla Com-ıissione Esecutiva, nella apposita esposizione che ndrà unita al concorso.

Le domande d'iscrizione dovranno essere stese sul ıodulo unito al presente programma.

Colla domanda d'iscrizione i concorrenti dovranno ıviare alla detta Direzione Generale anche i disegni ostruttivi d'assieme dai quali risultino la struttura, dimensioni e le principali caratteristiche degli ap-arecchi che intendonsi presentare.

Art. 4. — Per la classifica gli apparecchi saranno ivisi, tenuto conto dei sistemi ai quali potranno scriversi, nelle categorie seguenti:

I Categoria — Apparecchi capaci di una la-orazione da cm. 15 a cm. 25.

II Categoria — Apparecchi capaci di una la-orazione da cm. 25 a cm. 35.

III Categoria — Apparecchi capaci di una la-orazione oltre i cm. 35.

Per l'iscrizione ad ognuna di tali categorie è sta-ilita la tassa di L. 200 oltre quella di iscrizione al oncorso.

Art. 5. — Una Giuria nominata dagli Enti pro-ıotori, seguirà le prove, procederà alla graduatoria assegnerà i premi.

Art. 6. — A disposizione della Giuria sarà messa na somma di L. 15 000 da distribuirsi in premi, ltre a numerose medaglie, oggetti d'arte e diplomi.

Art. 7. — Le prove saranno eseguite su terreni elti dalla Giuria, che metterà a disposizione di ciascun concorrente l'area che riterrà sufficiente a giudicare l'apparecchio; sarà assegnato a tutti i concorrenti un premio di L. 30 per ogni ettaro arato alla profondità minima di 15 centimetri; ogni frazione di ettaro non darà diritto a premio.

Art. 8. — La Giuria nell'enunciazione dei propri giudizi terrà conto:

1. Della profondità, qualità e rapidità della lavorazione commisurata alla potenza del motore applicato.
2. Della struttura, modo di esecuzione e di funzionamento dell'apparecchio in quanto hanno effetto sulla sua probabile durata.
3. Delle condizioni di viabilità e di tempo chieste dall'apparecchio per il suo trasporto sul luogo di impiego e per l'avviamento del lavoro.
4. Del numero e delle attitudini degli operai necessari alla manovra completa di tutto l'apparecchio.
5. Del grado di adattabilità dell'apparecchio a lavorare in terreni diversi.
6. Della possibilità di utilizzare il motore in altri lavori dell'azienda agricola.
7. Del costo di esercizio in quanto dipende dal consumo di combustibile o di energia elettrica, di lubrificante o di acqua, dal prezzo dell'apparecchio e delle spese di servizio, tenuto conto delle condizioni di cui sopra.

La valutazione dei detti elementi sarà fatta nei modi che la Giuria crederà migliori.

Art. 9. — La sola Commissione Esecutiva del concorso potrà stabilire quali saranno le persone che potranno accedere al campo di prove.

Art. 10. — I concorrenti dovranno uniformarsi alle modalità di prove e di controllo che saranno stabilite dalla Giuria. Potrà essere richiesto l'uso di combustibili forniti, a spese dei concorrenti, dalla Giuria. L'energia elettrica disponibile è sotto forma di corrente trifase, con 42 periodi e voltaggio di 3600 volts.

Art. 11. — Tutte le spese relative al funzionamento degli apparecchi saranno a carico dei concorrenti.

Art. 12. — Il concorrente che con false denuncie o tentativi di frode avrà tentato di sorprendere la

FN Fabrique Nationale d'Armes de Guerre FN
HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio)

Motociclette "F. N." trasmissione cardanica, evitati tutti gli inconvenienti della cinghia o catena

1 cilindro 2 1/2 HP .. IIIa Serie
disinnesto al manubrio e cambio di velocità
PRONTA CONSEGNA

a 4 cilindri 5 HP .. Mod. 1912-1913
disinnesto al manubrio e cambio di velocità
— Consegna a partire dal Dicembre 1912, prenotandosi —

SENZA IMPEGNO

genti Generali per l'Italia: A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telef. 7-90 - MILANO

PIRAMIDONE
IL MIGLIOR ANTINEVRALGICO ED ANTIPIRETICO
RACCOMANDATO DA AUTORITÀ MEDICHE

Le Tavolette di Piramidone sono indicate sovratutto come rimedio assolutamente efficace contro i *mali di capo d'ogni natura, morbi febbrili,* come *Influenza, Reumatismo.* La sua pronta azione analgesica è straordinariamente multiforme. Il Piramidone serve specialmente con effetto pronto e sicuro nell'*Emicrania* nei *Disturbi mestruali* e nei *Dolori nevralgici.*

Flac. orig. di 20 tav. da gr. 0.1 L. 1 al flac.
da 100 tavolette L. 3.50 al flacone
da 10 tavolette gr. 0.3 L. 1.50 al flacone.
Si trovano in tutte le Farmacie

Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRÜNING
MILANO - Via Mario Pagano, 44

buona fede della Giurìa, verrà escluso dal concorso senza che ciò gli dia diritto a rimborso della tassa d'iscrizione o alla dispensa delle spese sostenute per le prove del suo apparecchio.

Art. 13. — Ogni reclamo dovrà essere presentato al Presidente della Giurìa entro 24 ore dalla chiusura del concorso, accompagnandolo colla somma di lire 100 che sarà rimborsata se la decisione della Giurìa sarà favorevole al reclamante.

Art. 14. — Gli Enti promotori, la Commissione Esecutiva e la Giurìa si intendono sollevati da qualsiasi responsabilità civile o penale che potrà sopraggiungere per causa diretta o indiretta dei concorrenti; a carico di questi ultimi resteranno tali responsabilità.

Art. 15. — Il verdetto della Giurìa è inappellabile.

Art. 16. — Tutti gli apparecchi dovranno essere consegnati entro il 15 giugno 1913 franchi di porto e di ogni altra spesa, al seguente indirizzo: Cattedra Ambulante d'Agricoltura - Parma.

Art. 17. — Ogni concorrente iscritto con uno o più apparecchi al presente concorso si riterrà edotto del sopra enunciato programma, che si obbligherà di osservare senza riserva.

' — *Concorso nazionale di motori a combustione interna destinati all'agricoltura e funzionanti a benzina od a petrolio :*

Art. 1. — Auspice il Comitato Esecutivo delle feste per il centenario della nascita di Giuseppe Verdi, il Touring Club Italiano, la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, e la Cattedra Ambulante d'Agricoltura di Parma, indicono per il 1913 un concorso di motori a combustione interna destinati all'agricoltura e funzionanti a petrolio od a benzina.

Art. 2. — Saranno ammessi a concorrere i motori di costruzione italiana in istato di funzionare nelle condizioni del concorso.

Art. 3. — I motori ammessi a concorrere non potranno avere una forza superiore ai 30 cavalli vapore.

Art. 4. — Nessun combustibile, all'infuori del petrolio da illuminazione (peso specifico superiore a 0,800 a 15 C, punto di accensione minimum a 35 C, punto di congelamento a — 12 C.), potrà essere usato nemmeno per la messa in marcia pei motori iscritti come funzionanti a petrolio.

Pei motori funzionanti a benzina, questa dovrà avere una densità, a 15 centigradi, compresa fra 0,680 e 0,710.

Tali combustibili saranno forniti dalla Giurìa a spese dei concorrenti.

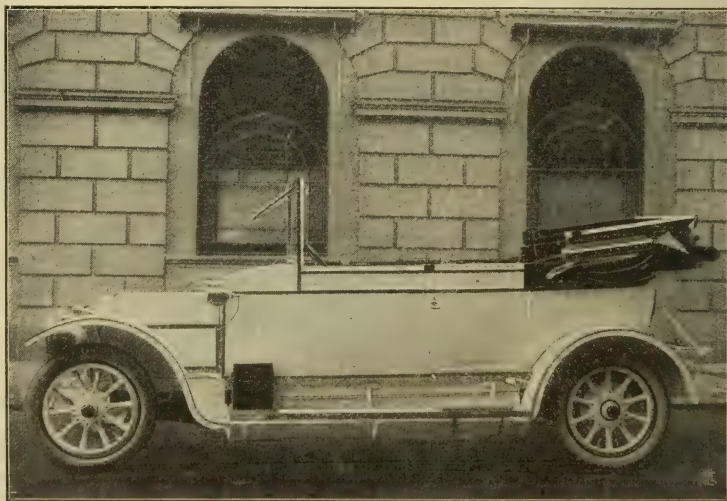
Art. 5. — La Giurìa verrà nominata dagli Enti promotori, ed essa procederà alle prove ed alla classifica dei motori presentati al concorso.

Art. 6. — A disposizione della Giurìa sarà messo un certo numero di medaglie d'oro e d'argento, oltre a oggetti d'arte e diplomi.

Art. 7. — Le prove verranno eseguite nelle località che verranno designate a suo tempo dalla Commissione Esecutiva. I concorrenti dovranno uniformarsi a tutte le modalità di condotta e di controllo che saranno stabilite dalla Giurìa nelle diverse prove le quali comprenderanno:

una prova di 6 ore a pieno carico;
una prova di 6 ore a metà carico;
una prova di 3 ore a vuoto.

Queste ultime due prove dovranno effettuarsi senza speciali manovre di regolazione a velocità angolare prossima a quella di pieno carico. Si terrà conto dello scarto di velocità. Il consumo in combustibile e lubrificanti sarà determinato in chili per ciascuna delle tre prove.

Art. 8. — I giudizi della Giurìa si baseranno: sul peso di combustibile e di lubrificante per cavallo-ora constatato durante le due prime prove (a pieno e a metà carico) e nelle prove a vuoto sui corrispondenti consumi *orari ragguagliati* alla potenza normale del motore. Verrà tenuto conto inoltre della sicurezza e regolarità di messa in marcia e di funzionamento del motore, nonchè della struttura e del modo di esecuzione sia del motore sia del carrello sul quale lo stesso motore *può* essere montato (tutto ciò in ordine alla facilità d'ispezione, di registrazione, regolazione e ricambio di parti e di istallazione); inoltre del prezzo dell'apparecchio in relazione alla sua potenza.

LANCIA-CABRIOLET-TORPEDO (aperto).
Montato con pneumatici "MICHELIN,,
FABBRICA AUTOMOBILI
TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75
LANCIA
1912
TIPO UNICO
20=30 HP.

Art. 9. — I motori presentati al concorso verranno divisi in due categorie:

I Categoria — Motori montati su intelaiatura non munita di ruote. Vi dovranno però essere uniti tutti gli accessori necessarî al funzionamento del motore.

II Categoria — Motori montati su carro e costituenti locomobili.

Art. 10. — I motori che non abbiano compiute per intero tutte le prove non verranno classificati. Le prove non potranno essere interrotte, nè ritardate.

Art. 11. — I concorrenti disporranno di una giornata per mettere il motore in condizione di poter essere provato, attenendosi alle istruzioni della Giurìa.

Art. 12. — Le prove verranno iniziate non prima del 1 agosto 1913 e continuate per quel periodo di tempo che la Giurìa riterrà necessario.

Art. 13. — La tassa d'inscrizione sarà di L. 200 per ogni motore. Le spese per mettere il motore in condizioni per essere provato, sono a carico del costruttore concorrente.

Tale tassa di inscrizione darà diritto ad esporre nella apposita mostra, oltre a quello inscritto, anche un secondo motore dello stesso tipo.

Art. 14. — Le domande d'inscrizione, accompagnate dal relativo importo, dovranno pervenire alla Direzione Generale del Touring Club Italiano, via Monte Napoleone, 14 - Milano, prima delle ore 18 del 31 maggio 1913, e dovranno essere stese sul modulo unito al presente programma.

Colla domanda d'inscrizione i concorrenti dovranno inviare alla detta Direzione Generale anche i disegni costruttivi d'assieme dai quali risultino la struttura, le dimensioni e le principali caratteristiche dei motori che intendonsi presentare.

Art. 15. — Gli Enti promotori, la Commissione Esecutiva e la Giuria si intendono sollevate da qualsiasi responsabilità civile o penale che potrà sopraggiungere per causa diretta od indiretta dei concorrenti; a carico di questi ultimi rimarranno tali responsabilità.

Art. 16. — Il verdetto della Giurìa è inappellabile.

Art. 17. — Tutti i motori dovranno essere consegnati, franchi di porto e di ogni altra spesa, al seguente indirizzo: Cattedra Ambulante d'Agricoltura - Parma - entro il 15 giugno 1913.

Art. 18. — Ogni concorrente inscritto con uno o più motori al presente concorso si riterrà edotto del sopraenunciato programma, che si obbligherà di osservare senza riserva.

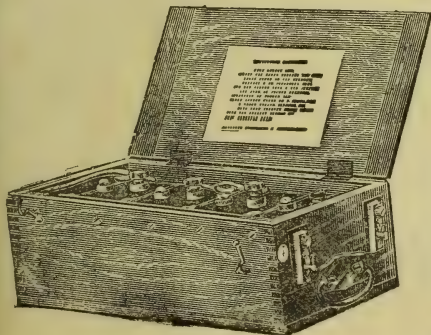
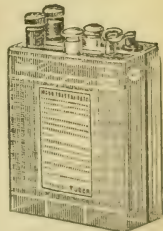
— *Concorso internazionale di motori a combustione interna destinati all'agricoltura e funzionanti ad olio pesante:*

Art. 1. — Il Touring Club Italiano, la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, e la Cattedra Ambulante d'Agricoltura di Parma, coll'appoggio del Comitato Esecutivo delle feste per il centenario della nascita di Giuseppe Verdi, indicono per il 1913 un concorso di motori a combustione interna destinati all'agricoltura e funzionanti ad olio pesante.

Art. 2. — Saranno ammessi a concorrere i motori di costruzione nazionale ed estera in istato di funzionare nelle condizioni del concorso.

Art. 3. — I motori ammessi a concorrere non potranno avere una forza superiore ai 30 cavalli vapore. Si avverte che saranno tenuti in particolare considerazione i motori di potenza inferiore agli 8 cavalli vapore.

Art. 4. — Nessun combustibile, all'infuori dell'olio pesante (peso specifico superiore a 0,925 a 15 C., punto di accensione non inferiore a 150 C. nè superiore a 180 C., non contenenti più del 20 % di prodotti distillanti sotto i 360 C. e questi prodotti (non aventi densità inferiore a 885 a 15 C.) debbono contenere più del 15 % di materie peciose e resinose precipitabili con acido solforico a 66 Bè) potrà essere usato. I combustibili del resto, per la confrontabilità dei risultati fin dove è possibile, saranno forniti a spese dei concorrenti dalla Giurìa. La prima messa in marcia di prova si effettuerà col motore freddo predisposto al funzionamento dal giorno innanzi.

Art. 5. — La Giurìa verrà nominata dagli Enti promotori, ed essa procederà alle prove ed alla classifica dei motori presentati al concorso.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA TUDOR DEPOSITATA
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO.
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.
Listini e preventivi gratis a richiesta

Art. 6. — A disposizione della Giurìa verrà messa una somma di L. 15 000 da distribuirsi in premi, oltre a numerose medaglie, oggetti d'arte, diplomi ecc.

Art. 7. — Le prove verranno eseguite nelle località che verranno designate a suo tempo dalla Commissione Esecutiva. I concorrenti dovranno uniformarsi a tutte le modalità di condotta e di controllo che saranno stabilite dalla Giurìa nelle diverse prove, le quali comprenderanno:

una prova di 6 ore a pieno carico;
una prova di 6 ore a metà carico;
una prova di 3 ore a vuoto.

Queste ultime due prove dovranno effettuarsi, senza speciali manovre di regolazione, a velocità angolare prossima a quella di pieno carico. Si terrà conto dello scarto di velocità. Il consumo di olio pesante sarà determinato in chili per ciascuna delle tre prove, dall'inizio alla fine di essa.

Per le altre norme ci si riferisce agli articoli 8 e successivi del programma del concorso precedente.

— *Il Gran Premio di Francia per vetture automobili leggere e la Coppa della Sarthe per vetture pesanti* vennero corsi il 9 settembre sul circuito della Sarthe.

Su 19 vetture iscritte, 14 soltanto hanno partecipato alla corsa. Si sono ritirate due Benz, una Fiat, una Excelsior e una Darracq.

I concorrenti dovevano percorrere 12 giri su un circuito di 54 chilometri, cioè 648 chilometri.

Dopo il quarto giro, un terzo cioè della prova, a 216 chilometri per il Gran Premio di Francia era in testa Zuccarelli (Lion Peugeot) il quale aveva impiegato 1 ora 54' 39''. 2. Duray (Alcyon) in 1 ora 59' 46''. 3. Barriaux (Alcyon) in 2 ore e 4'; 4. Champoiseau (Schneider) 2 ore e 5'.

Per la Coppa della Sarthe: Goux 1. (Peugeot) in ore 1,42', 36''; 2. Boillot (Peugeot) in ore 1,57'48''; 3. Leduc (Spa) in ore 2,13',6''.

Ma a questo punto Boillot dovette abbandonare per un lieve incidente di macchina.

Per la Coppa della Sarthe, tolto il ritiro di Boillot, la classifica fu: 1. Goux (Peugeot) in ore 2,37',23''; 2. Leduc (Spa) in ore 3,16',5''.

Goux terminò il percorso, vincendo il premio per le vetture pesanti e facendo una media oraria di chm. 119,150.

Zuccarelli che arrivò primo nella corsa delle vetturette, fece una media oraria di chm. 104,500; impiegando per compiere l'intero percorso ore 6,12',25'' 1/5.

Secondo nel Gran Premio di Francia fu Champoiseau (Schneider), in ore 6,30',30''; 3. Molon (Vinot-Deguingand) in ore 6,31',32''; 4. Croquet (Schneider) in ore 7,13' 1/5; 5. Volantum (Vinot-Deguingand) in ore 7,16',13''; 6. Rucodimi (Schneider) in ore 7,17',35''.

Il secondo posto nella Coppa della Sarthe tocca, come si prevedeva, a Leduc, in ore 6,55',18''.

— Sullo stesso circuito della Sarthe si era disputata il giorno precedente la corsa per la Coppa internazionale per motociclette, organizzata dall'Automobile Club. Alla corsa parteciparono 5 concorrenti su *tricars* e motociclette. I corridori dovevano compiere 22 giri del circuito che ha una lunghezza di 18 chilometri, ossia un percorso totale di 396 chilometri.

Della prima categoria giunse primo Bourbeau che ha impiegato ore 6,31' a percorrere i 396 chilometri; 2. Devaux.

Nella seconda categoria giunse: 1. Bailey, in ore 5,19'; 2. Pean, in ore 5,24'; 3. Cuzeau.

Nella terza categoria: 1. Devay, che fu anche primo della classifica generale, impiegando solo ore 5,6',54''; 2. South in ore 5,12',35''.

— *Scuola per Meccanici e Conduttori di automobili di Torino.* — Il giorno 1° ottobre, alle ore 20,30, nei locali della Scuola, via Balbis, N. 1, venne inaugurato *un corso accelerato* della durata di 40 giorni circa. Programmi e schiarimenti vengono forniti dalla Direzione della Scuola.

Linee automobilistiche.

— Verranno inaugurate prossimamente le linee automobilistiche Lagonegro-Sapri, gestita dalla Società Lagonegrese Automobilistica; e quella Scurano-

L'arrivo ad Offida delle vetture per il servizio Offida-Stazione

esercito con vetture « **SPA** », come circa altri 100 servizi pubblici in Italia

Traversetolo (Parma) esercìta dalla Impresa Automobilistica Giuffredi.

— E' stato fatto il collaudo della nuova linea automobilistica Tivoli-S. Vito-Olevano Romano.

— Funzionano i seguenti servizi automobilistici: Venaria Reale-Fiano; Terni-Cascia; Reggio Emilia-Carpineti-Castelnuovo Monti; Castelnuovo Monti-Busana-Collagna-Gabellina; Stazione di Sassuolo-Cerredolo-Montefiorino-Piandelagotti; Piandelagotti-Foce valico Radici-Pievefosciana-Castelnuovo Garfagnana (Stazione).

Aviazione

— *L'aviazione in Germania.* — L'enorme sviluppo dell'aviazione e la grande importanza che essa ha acquistato per gli eserciti, hanno prodotto anche in Germania serie apprensioni e il governo alacremente provvede all'acquisto di apparecchi perfezionati. Alla fine del 1910 la Germania contava semplicemente 43 piloti brevettati; al principio dell'anno in corso i piloti raggiungevano il numero di 146 e il 1° luglio scorso essi erano divenuti ben 250, fra cui un centinaio di militari.

Il grande centro dell'aviazione in Germania è Berlino, con i suoi numerosi aerodromi: Johannisthal, Teltow, Bork, Doeberitz, Schulzendorf, fra cui il più importante è Johannisthal.

Le fabbriche tedesche più importanti di apparecchi d'aviazione sono una ventina, fra cui: Albatros, L. V. G., Wright, Harlan, Rumpler, Dorner, Fokker, Johannin, Grade, Euler, Aviatik, Otto, Goedecker, D. F. W., Schulze, Oerts.

Gli aeroplani militari (tutti a due posti) sono quasi tutti nazionali; pochissimi quelli di marca straniera, fra cui figurano alcuni Blériot, Antoinette, Farman, Bréguet e Bristol.

Com'è noto, la Germania, oltre ad un centinaio di aeroplani, possiede parecchi idro-aeroplani.

— *La Manica traversata con due passeggieri.* — L'aviatore inglese Moorhouse è riuscito brillantemente a traversare la Manica con un aeroplano Bréguet, munito di motore Salmson di 100 HP, a bordo del quale v'era la moglie ed un amico.

Ciclismo

— *Bicicletta a ruota libera ed economia di gambe.* — Fra i milioni di persone che vanno in bicicletta, e che poterono apprezzare il risparmio di tempo e di fatica ch'essa procura a chi ne faccia uso, pochi si sono rivolti una domanda che pure è importante per chi voglia ricavare il massimo beneficio dalla semplice e preziosa macchina: domanda che si presenta dopo il perfezionamento dovuto alla cosidetta « ruota libera ». Ed eccola:

Ad un ciclista di forza normale, con bicicletta a ruota libera, con una moltiplica di ordinario sviluppo, in pianura, che voglia mantenere una moderata velocità (14-16 *chm. l'ora) conviene di mantenere ininterrottamente il movimento dei pedali, come se non avesse la ruota libera, o gli è più utile sospendere di quando in quando il movimento, utilizzando la spinta acquisita?*

Rivolgete la domanda a 100 ciclisti, anche provetti e formidabili divoratori di chilometri, e almeno 90 vi risponderanno con gran sicurezza che è preferibile il movimento continuato. E tenacemente difenderanno la loro teoria, magari senza corredarla di motivazioni serie.

Ma poi che la meccanica, scienza puramente positiva, non può essere un'opinione, è facile dimostrare gli errori, e diffondere una cognizione che severamente applicata significa risparmio di fatica e di sforzo muscolare.

La maggior parte delle biciclette hanno una moltiplica razionalmente costruita di moderato sviluppo, in modo da non richiedere eccessivo sforzo alla partenza e da potersi usare anche su una leggiera sa-

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

1° FISCHER su Biplano FARMAN con
BOUGIE
OLEO
Marca testa di negro.
nel concorso d'idro-aeroplani a MONACO

POTENTE COMODA E DI DURATA
LA PAIGE
È LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI DA 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, necéssaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. — Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP. - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DIPARTIMENTO K. DETROIT MICH. U.S.A.

lita. Ma *in piano*, e nelle altre condizioni già citate, che sono, si può dire, quelle ordinarie, una volta acquistata la velocità normale, il lavoro richiesto per vincere la resistenza dell'aria e gli attriti diversi viene ad essere molto lieve. E poichè il lavoro utile è solamente quello di pressione sul pedale, l'altro per il sollevamento e rotazione della gamba è sproporzionato in raffronto alla minima fatica necessaria per la pressione; dimodochè gran parte dell'energia va sprecata. E' più conveniente quindi accumulare questo lavoro utile in un numero minore di pedalate: tralasciare, cioè, 2 colpi di pedale, dopo averne fatti 4 utili; il che dà per risultato un risparmio di $1/3$ dei sollevamenti e rotazioni delle gambe, e relativi attriti della bicicletta, minore il lavoro perduto dalla macchina umana, utilità fisiologica pel riposo ai muscoli. In compenso dovremo dare a ciascuna di queste pedalate che devono sostituire le 6, un impulso maggiore, corrispondente a $1\,1/2$ invece di 1; ma data appunto la minima resistenza, tale aumento di spinta non richiederà che un leggiero sforzo in più, praticamente poco avvertibile, mentre il risparmio di energia meccanica che ne risulterà è palesemente indiscutibile.

Completiamo questa asserzione con un esempio dimostrativo:

Le resistenze da vincere per mantenere il movimento acquisito, nelle condizioni esposte, sono le seguenti: resistenza dell'aria; attrito delle gomme sul terreno, dei mozzi delle ruote, dello sterzo, ed altri minori; attrito della pedaliera in movimento, della catena sulla moltiplica, del rocchetto; sollevamento delle gambe; movimento delle gambe in avanti e indietro, per necessità del movimento rotatorio.

Esaminiamo come si presenteranno queste varie resistenze percorrendo con la stessa velocità, un dato tratto, o con 6 pedalate o con 4 soltanto:

Resistenza dell'aria e attrito delle gomme, ecc.: Saranno gli stessi nei due casi.

Attrito della pedaliera: Con 4 pedalate invece che 6, sarà minore di $1/3$.

Sollevamento delle gambe: Con 4 pedalate invece di 6, sarà minore di $1/3$. Però, considerando che una parte del lavoro di sollevamento è restituita nella discesa, riduciamo questa quota alla metà $= 1/6$.

Movimento delle gambe in avanti e indietro: Con 4 pedalate invece che con 6, questo lavoro (completamente passivo), sarà ridotto di $1/3$.

Dopo considerate queste cifre, mi pare che la conclusione si imponga a chi abbia la più elementare conoscenza delle leggi meccaniche. In sostanza, il sistema di diminuire, dentro un certo limite, il numero dei colpi di pedale, equivale ad aumentare lo sviluppo della moltiplica: e questo, per la pianura, è di così indiscusso vantaggio, che si costruiscono appositamente, come è noto, le biciclette con cambio di moltiplica. Ben s'intende che avendo già una forte moltiplica, o alla salita anche lieve, o contro vento, torna ad essere più conveniente il movimento continuo dei pedali, per la cresciuta resistenza totale.

E' pure utile far notare che vi è naturalmente un punto in cui il vantaggio meccanico del movimento intermittente è massimo, e che solo la pratica può indicare. Cioè, per avere la massima economia di lavoro, bisognerebbe, dopo il riposo, riprendere a pedalare precisamente quando la velocità, che per effetto delle 4 pedalate più forti, sarà un po' superiore alla media che vogliamo mantenere, tornerà a discendere al disotto di questa media. E appunto credo che in condizioni normali si possa indicare come *optimum* il fare le 4 pedalate dette e sospendere poi il movimento per due tempi. Chi pretendesse di sospendere maggiormente il movimento dei pedali, avrebbe minor vantaggio per effetto del rallentamento, che andrebbe fino allo svantaggio in confronto al movimento continuo.

Se il sistema del movimento intermittente in piano non è generalmente seguito, è soltanto per abitudine e per minor riflessione sul quesito meccanico. E come accade sempre quando si abbandona un uso, sul principio la novità torna scomoda e persino più faticosa; ma è inutile aggiungere che si tratta solo di prima impressione.

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8
(Nuovo) Grand Hotel Baglioni
Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.
Stessa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

FRANCOBOLLI AUTENTICI
DI MISSIONI STRANIERE
venduti a peso. - Garantiti (non scelti). Domandare circolare esplicativa (in italiano) al Directeur des Timbres-Poste des Missions, 141 rue des Redoutes. TOULOUSE (Francia).

Ing. L. TROUBETZKOY & C. MILANO Via Mario Pagano, 43
FARI - FANALI - GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY ✣ SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI ✣ Chiedere Cataloghi

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

Coloro che hanno prontezza di intelligenza ai quesiti meccanici, potranno meravigliarsi di una sì lunga dissertazione sopra una tesi meccanicamente chiara. Ma la dimostrazione dettagliata non è per essi; è per quegli altri, la grande maggioranza, tra i quali ho trovato, con mia gran sorpresa, una opposizione tenacissima, una forte resistenza ad ammettere la giustezza di queste asserzioni: come se invece di un problema di meccanica, si trattasse di una questione d'arte o di politica!

Ferrovie

— *Frenatura dei convogli per mezzo delle onde elettriche.* — A quanto si legge nei giornali tecnici, un inventore inglese sarebbe riuscito ad utilizzare le onde elettriche pel funzionamento dei segnali ferroviari non solo, ma anche per l'arresto dei convogli che non rispettassero i segnali posti a via impedita. Sarebbe così risoluto uno dei problemi più importanti nell'esercizio ferroviario, che è quello di aver segnali i quali non si limitino a comandare l'arresto ma lo producano automaticamente, quante volte il personale per disattenzione o per altro non ubbidisca.

Durante le prove fatte sulla linea Birmingham-Stratford, sotto la direzione del noto elettrotecnico prof. Silvanus Thompson, fu inoltrato sulla linea un treno merci seguito sullo stesso binario da un treno diretto.

Uno scontro pareva inevitabile, ma la pressione sopra un tasto elettrico nella cabina di segnalazione bastò ad arrestare ambedue i treni, senza cooperazione alcuna da parte del personale di scorta, il quale non era neanche avvisato dell'esperimento. Prova analoga fu eseguita su due convogli che si correvano incontro a tutta velocità.

Naturalmente, nell'esercizio ordinario, all'azione del tasto fatto funzionare dagli esperimentatori, si sostituirebbe l'azione automatica dei segnali posti a via impedita.

— *Le ferrovie del mondo.* — La rete ferroviaria delle cinque parti del mondo ha col 31 dicembre 1910, data alla quale giungono le ultime statistiche rese pubbliche, superato il milione di chilometri, raggiungendo precisamente lo sviluppo di km. 1 030 014. Quasi un terzo di questa immensa estesa di linee appartiene alla vecchia Europa, che ne possiede esattamente km. 333 848; poco più della metà, e cioè km. 526 382, spetta all'America: il resto si divide fra l'Asia (101 916 km.), l'Africa (8967 km.) e l'Australia (2504 km.). La ricchezza ferroviaria di un paese si misura in relazione alla sua superficie ed alla sua popolazione: il paese di Europa più ricco di ferrovie è il Belgio che conta km. 28,8 di linee per ogni 100 km. quadrati, pari a km. 11,4 per ogni 10 000 abitanti; il più povero è la Turchia che ha solamente km. 0,9 per ogni 100 km. quadrati di territorio, pari a km. 2,5 per 10 000 abitanti. L'Italia rimane ad un posto intermedio perchè possiede km. 5,9 per 100 km. quadrati, cioè km. 4,9 per ogni 10 000 abitanti. Siccome le cifre analoghe sono per l'Austria 6,6 ed 8,7, per la Germania 11,3 e 9,3, per la Francia 9,2 e 12,6, per la Svizzera 11,4 e 13,2, è indubitato che il nostro paese per mettersi a paro delle altre nazioni aventi lo stesso suo grado di civiltà deve dare ancora ulteriore e notevole sviluppo alle sue strade ferrate, che alla data indicata del 31 dicembre 1910 toccavano l'estensione di chilometri 16 960.

Il costo di questo immenso patrimonio delle ferrovie si calcola di 120 miliardi e 326 milioni di lire per l'Europa, di 119 miliardi e 491 milioni per gli altri paesi. Il costo medio di ogni chilometro di linea risulta di L. 396 250 per l'Europa, di L. 217 500 per le altre parti della terra. Nel nostro paese difficile e montuoso il costo medio della rete principale ha raggiunto L. 404 024 per km., superiore cioè a tutti gli altri paesi di Europa, ad eccezione dell'Inghilterra, della Francia e del Belgio, ove il maggior costo corrisponde a maggior ricchezza d'impianti.

— *L'impiego della radiotelegrafia per la comunicazione dell'ora alle stazioni ferroviarie.* — L'uniformità dell'ora segnata dai varî orologi delle stazioni

GUIDO POMA Agente Generale per l' Italia:
Nuovi Modelli 1912 Motori Monobloc 10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-48
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-53
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

D. LAZZARONI & C.° - Milano - SARONNO - Monza
Biscotti = Specialità Amaretti = Cioccolatto
BISCOTTI RACCOMANDATI
da THÈ: Oswego - Marie - Petit Beurre - Albert - Riso - Bastoncini Vanille
da COMFORT: Savoiardi - Champagne - Biscotti uso Novara - Mignon - Nutritivi all'Avena
da DESSERT: Assortimento Variés Fins - Croccanti alla Granella e Mandorla - Assortimento Wafer & Fruit Wafer al Cioccolatto od al sugo naturale
Per Campagna, Gite, Escursioni chiedere listini speciali scatole e pacchi postali
Degustate col vino la nostra specialità Amaretti di Saronno. — Dolce Mondiale
Domandate ovunque i BISCOTTI LAZZARONI, i soli uso Inglese composti di materie di prima qualità e di burro finissimo.

e del personale dei treni è uno dei coefficienti più importanti della regolarità del servizio ferroviario. A tale scopo si suole generalmente far comunicare per telegrafo a tutte le stazioni di una linea l'ora dell'orologio appartenente alla stazione capolinea, oppure assegnare al primo treno della giornata la funzione di regolare l'ora delle varie stazioni ove passa, ma questo sistema è imperfetto perchè non si può ottenere la contemporaneità delle comunicazioni.

La radiotelegrafia permette, a quanto sembra, di risolvere il piccolo problema di esercizio ferroviario con esattezza e semplicità.

L'Osservatorio di Parigi comunica due volte al giorno l'ora esatta all'apparecchio radiotelegrafico della torre Eiffel, che emette analoghe segnalazioni. Queste segnalazioni possono essere raccolte da apparecchi ricevitori anche a distanze considerevoli di 4 a 5000 chilometri; ma quando la distanza non oltrepassa i 500 km., gli apparecchi ricevitori e l'antenna possono essere assai semplici e di poco costo.

La Società francese delle Ferrovie del Nord ha fatto istallare nell'ufficio telegrafico della stazione di S. Quintino a 154 km. da Parigi un apparecchio radiotelegrafico che costa soltanto 250 franchi e che riceve l'ora emessa dalla torre Eiffel. Questa stazione può quindi regolare i propri orologi e quelli delle stazioni vicine.

E' ovvio osservare che con pochi apparecchi di questo genere una rete ferroviaria può ricevere in diversi punti e nello stesso momento l'ora esatta da un Osservatorio che sia in comunicazione con un impianto radiotelegrafico, e comunicarla a tutte le stazioni.

— *La più grande locomotiva del mondo.* — Gli americani, che fanno tutto in grande, costruiscono locomotive di dimensioni enormemente superiori a quelle in uso sulle ferrovie europee. Lo scopo ch'essi vogliono raggiungere è di far treni assai pesanti, in guisa che le spese di trazione e di condotta del treno vengano ripartite su un gran numero di tonnellate, e quindi il costo del trasporto si abbassi. Tale modo di procedere è imposto dalla concorrenza che le ferrovie si fanno fra loro e da quella che subiscono dai trasporti sui fiumi e sui grandi laghi.

Il *record* della più grande locomotiva americana e quindi di tutto il mondo spetterebbe, secondo le notizie più recenti, alla Società della *Atchison, Topeka and Santa Fè Railway*, che ha fatto costruire nelle sue officine tre spettacolose locomotive.

Si tratta di macchine doppie, cioè con due telai articolati fra loro ed una sola caldaia, con surriscaldatore e riscaldatore dell'acqua di alimentazione. Il focolaio è a combustione di petrolio.

Alla pressione di 16 chilogrammi che è quella normale del vapore in caldaia, queste mostruose macchine sviluppano uno sforzo di trazione di 50 000 kg., cioè a dire potrebbero rimorchiare in piano un treno pesante circa 10 000 tonnellate.

Il loro peso, in ordine di marcia è di 227 tonnellate per la sola macchina e di 340 col tender. Il peso aderente, quello cioè che grava sulle ruote accoppiate che sono in tutto 16, tocca le 199 tonnellate. La lunghezza totale della macchina e del tender supera i 37 metri.

Il tender, che pesa come abbiam visto 113 tonnellate, porta 45 000 litri di petrolio; esso è poi oggetto di una curiosa particolarità della macchina. Questa, infatti, circola col tender in avanti ed il tender è di forma bassa per lasciar libera la visuale al macchinista: se si fosse mantenuto il sistema consueto di far viaggiare la macchina in avanti, questa colla sua gran mole avrebbe impedito al macchinista di scorgere la linea ed i segnali.

Queste straordinarie locomotive sono destinate al servizio della linea che attraversa le montagne dell'Arizona.

— *La democratizzazione della velocità.* — E' noto che, fino a poco tempo addietro, la terza classe era esclusa dai treni diretti, mentre ora quasi tutti i treni di questa categoria, in Italia come altrove, l'ammettono. Perciò se si tien conto che la velocità dei treni è generalmente aumentata, che i diretti hanno velocità superiore a tutti gli altri treni, che i prezzi di trasporto sono andati decrescendo e che

.. .. .. MOTOCICLISTI! .. .. .

La stagione 1912 ha segnato il trionfo della motocicletta come mezzo veramente pratico ed ideale d trasporto.

È ben naturale dunque che anche il mercato italiano rigurgiti di tale un numero di marche, di tipi, d modelli che imbarazzano e spesso, purtroppo, falsano la buona riuscita della scelta.

Avete potuto constatare come parecchie decine di fabbriche, specialmente estere, abbiano introdotto i lo nuovi prodotti in Italia, gridando quasi al miracolo per una perfezione che ognuno vuole raggiunta nell propria macchina.

La motocicletta non è però l'articolo che si possa imporre a parole: il competente, il tecnico deve giud care alla stregua dei fatti e lasciar cadere la sua scelta solo dietro i risultati dei medesimi.

E i fatti hanno sicuramente giustificata la fortunata ascesa di una motocicletta, fra la legione del altre: la "N. S. U.".

La NECKARSULMER (a differenza di tante altre nuove venute che fabbricano motociclette per so sfruttare l'entusiasmo del momento, mirando a percepire un guadagno più o meno meritato) ha visto di ann in anno confermarsi la bontà assolutamente indiscutibile delle sue macchine che tanta larga accoglienza hann sempre avuta fra i competenti, sin dal loro primo apparire che risale a ben 12 anni fa!

Le "N. S. U." sintetizzano con le loro doti una cosa sola: l'ottima riuscita pratica, per la comodità, durata e il buon funzionamento, sicchè dànno pieno affidamento di compensare ad usura la spesa del lo acquisto.

Sono qualità queste che non vanno assolutamente disgiunte ma che si devono integrare l'una all'alt in modo da completare la macchina sotto il punto più pratico di vista che non è precisamente quello del sola velocità, o dell'impeccabile eleganza.

Poichè voi stessi avete potuto constatare quali sono stati i risultati disastrosi di certe velocissime ma chine, e quali ancora, quelli delle motociclette ... da vetrina!

Fra gli innumerevoli acquirenti delle moto "N. S. U." non uno solo si pente della sua scelta e tutti potranno testimoniare un disinteressato e giusto entusiasmo per la propria macchina.

Motociclisti, prima di acquistare dunque la vostra nuova motocicletta informatevi con chiunque sul riuscita delle "N. S. U.", domandate schiarimenti, cataloghi, preventivi al Rappresentante Gen. per l'Itali P. GHIRLANDA (Via Vincenzo Monti, 26 - Milano) e poi.... decidete.

quelli della terza classe — della quale si serve la grande maggioranza della clientela ferroviaria — sono, specialmente in rapporto al deprezzato valore della moneta, anche assolutamente parlando, assai bassi, si trova che un viaggio attuale, cambiato il tempo in denaro, costa assai meno di una volta.

In Francia sono stati fatti al riguardo appositi studi che hanno condotto a risultati interessantissimi. In trent'anni il tempo occorrente per compiere un viaggio si è su molte linee ridotto del 40 % e la spesa di più del 50 %. Un viaggiatore frettoloso che nel 1877 avesse voluto percorrere i 7391 chilometri delle linee francesi frequentate da treni diretti avrebbe dovuto servirsi delle classi superiori spendendo 850 franchi, mentre nel 1907 poteva effettuare lo stesso percorso totale in 116 ore, spendendo col servirsi della terza classe soltanto 347 franchi. Il viaggiatore pressato dagli affari ha dunque guadagnato da trent'anni a questa parte 51 ore e 503 franchi!

Le facilitazioni accordate ai viaggiatori di terza classe ammettendoli nei treni diretti ed adottando anche pel materiale di questa classe le comodità prima riserbate ai viaggiatori di prima e seconda, come il riscaldamento, l'illuminazione elettrica, ecc., ha provocato un passaggio dalle classi superiori all'ultima classe, i cui clienti sono aumentati. In Francia nel 1889 su 1000 viaggiatori ve ne erano 694 di terza, mentre nel 1903 ve n'erano 737, che nel 1907 crebbero a 756.

La ferrovia diventa sempre più accessibile al pubblico e la velocità si va democratizzando. I vantaggi del progresso debbono, del resto, essere estesi a tutti, non riserbati a pochi.

— *Le ferrovie della Libia Italiana.* — Il 30 dello scorso luglio fu ultimato l'armamento della linea Bivio Fornaci-Tagiura (km. 12 600), il terzo tronco fra quelli costituenti il primo gruppo e nei primi di settembre fu ultimato il tronco Gargaresh-Zanzur della lunghezza di km. 8,7; attualmente quindi si fa regolarmente servizio sulle linee: Tripoli Ainzara, Tripoli-Gargaresh-Zanzur e Tripoli-Tagiura.

La stazione di Tagiura è costituita da un raddoppio con binari aventi una capacità di 20 veicoli ciascuno, da un piano caricatore con fronte per circa 4 carri, e da un'asta di manovra in prolungamento del primo binario, per circa 50 metri.

Sono stati poi ultimati i lavori in muratura per gli alloggi del personale ferroviario dell'Amministrazione di Stato: si tratta di tre fabbricati con un'area coperta di 370 metri quadrati e contenenti complessivamente 19 ambienti ben aereati e spaziosi per una capacità complessiva di 90 agenti.

Ferrovie e Tramvie

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha espresso avviso favorevole alla concessione della ferrovia Locarno-Fondotoce, proponendo il sussidio massimo di L. 10 000.

— Coll'intervento di S. E. l'on. Finocchiaro-Aprile venne inaugurato il primo tronco ferroviario della linea Lercara-Bivona.

— E' stato iniziato e funziona regolarmente il servizio della funicolare da Bergamo a S. Vigilio. Il percorso è di 600 metri che si svolgono in una pendenza non superiore al 20-21 per cento.

Geografia

— *Una missione norvegese*, guidata dal professore Erian Ulsen, dell'Università di Cristiania, ha raggiunto Omsk, sulla Transiberiana, donde risalirà, per la valle dell'Irtish, che costituisce coll'Ob la più lunga linea fluviale dell'Asia, la città di Semipalatinsk, non lungi dalla linea di falda settentrionale dei Grandi Altai. Di qui essa proseguirà verso oriente, sino alla frontiera occidentale di Mongolia, e attraverserà nel 1913, da S E a N W, tutta la Siberia, per imbarcarsi a Capo Tolstoi, presso le foci del Jenissei, e fare ritorno in patria. La spedizione si propone particolarmente ricerche floristiche, faunistiche ed etnografiche.

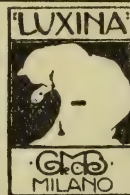
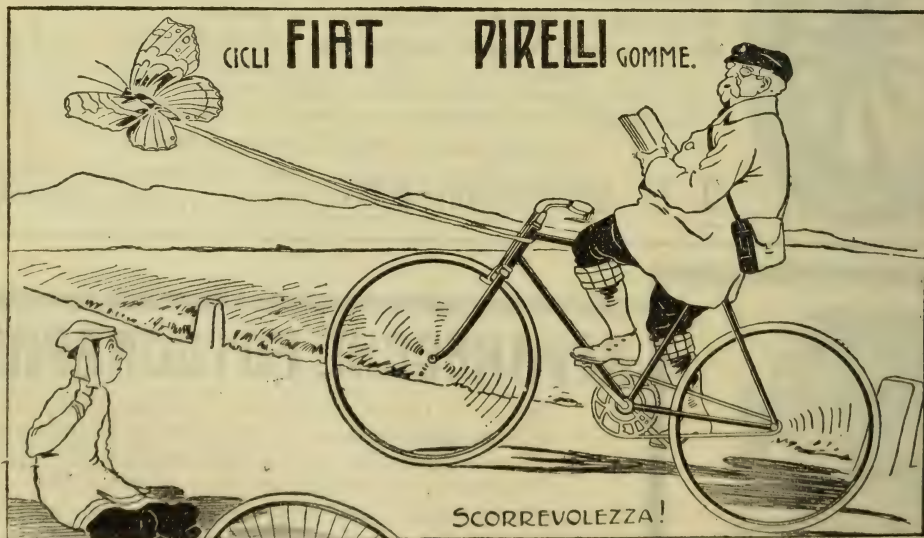
SOVRACCOPERTURE "HUMBERT" l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.
Coperture "EUREKA" in gomma e cuoio.
Coperture "U. DE BONMARTINI" in gomma ed amianto.
RÉCHAPAGES — Camere d'aria.
Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA" (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.
Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.
U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

APPARECCHI FOTOGRAFICI
di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.
CATALOGO GENERALE N. 297 GRATIS.
"ICA" Società Anonima, **DRESDA** La più grande fabbrica di camere in Europa ..
RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - S. Quintino, 21

— *Il viaggio del dottor Musil* nell'Arabia di N W, intrapreso per incarico del governo turco, allo scopo di fissare il luogo dove sorgerà un lazzaretto, destinato ai pellegrini reduci dalla Mecca, e allo scopo di studiare anche la rete delle strade carovaniere che fa capo alla linea ferroviaria Medina-Mecca, ha avuto un risultato molto interessante per gli studiosi di geografia biblica. E' noto che non si è mai potuto identificare con tutta sicurezza il Sinai biblico, che suole per lo più essere fatto corrispondere alla Montagna di Santa Caterina, o Gebel Katherina, che culmina a 2600 metri nella sezione meridionale della penisola sinaitica. Ma la Montagna di Santa Caterina, celebre in tutto l'Oriente per il suo convento di calògeri (monaci ortodossi) che accolse alla fine del medioevo un numero cospicuo di codici greci preziosissimi, non è un vulcano, mentre la descrizione biblica accenna evidentemente alla natura vulcanica del Sinai. Partendo particolarmente da questa considerazione, A. Musil non dubita di identificare il Sinai biblico con il Kalal-Bedr, che è il vulcano più settentrionale d'Arabia.

— *Il mutamento delle forme fisiche* degli immigranti in America è da alcuni decenni oggetto di ricerche e di controversie interessanti. Gli studî di Franz Boas sugli Ebrei dell'Oriente europeo (noti per la loro brachicefalia), e sui Siciliani (noti per la loro dolicocefalia) porterebbero alla conclusione che l'ambiente esercita effettivamente un'azione sul mutamento in questione, poichè nei discendenti degli Ebrei dell'Oriente europeo si nota una diminuzione nella larghezza della faccia, e quindi una approssimazione alla dolicocefalia, oltrechè un aumento di statura, mentre nei discendenti dei Siciliani si nota un aumento nella larghezza della faccia, e quindi un'approssimazione alla brachicefalia. Ma queste conclusioni vengono oppugnate dal nostro Sergi, che si occupa particolarmente dei discendenti degli Ebrei: egli nega che il mutamento dei caratteri antropologici per influenza dell'ambiente possa dirsi dimostrato; e richiama, ancora una volta, e assai opportunamente, l'attenzione dei dotti sull'eccessiva importanza generalmente data all'indice cefalico (quoziente ottenuto dalla divisione della larghezza per la lunghezza del cranio).

— *La via marittima dalla Russia alla Siberia* è ora oggetto di speciali ricerche da parte della missione Russanov e Cucin. I due scienziati russi ritengono che sia consigliabile una strada assai più settentrionale di quella percorsa, attraverso al mare di Cara quasi sempre ingombro di ghiacci, da A. E. Nordenskjöld, vincitore del passaggio di N E. Essi preferiscono la via che, per raggiungere gli estuari dell'Ob e del Jenissei, passa per l'estremità settentrionale del gruppo artico della Nuova Semlià, dove ora sono sorte, per opera del governo russo, varie colonie di Samoiedi, che attendono particolarmente alla caccia degli animali da pellicce, le cui pelli vengono importate direttamente dal governo al porto russo di Arcangelo.

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici. ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

LUXINA — GMB MILANO
"LUXINA,,
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.
CICLI FIAT PIRELLI GOMME.
SCORREVOLEZZA!
CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO
NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

— *Il Museo Raimondi* è stato inaugurato in Lima presente il nostro Ministro Plenipotenziario. Il museo accoglie le collezioni di storia naturale e il copioso materiale cartografico dovuto all'insigne geografo e naturalista italiano Annibale Raimondi, morto in Pacasmayo il 26 ottobre 1890, al quale dobbiamo i più notevoli studî sul Perù.

— *Dati notevoli sulla Libia* sono nelle lettere inviate dal colonnello Caputo, comandante in seconda dell'Istituto Geografico Militare, alla *Rivista Geografica Italiana*, e nel recente libro di Gaspare Nicotri. Il Caputo comunica che a Derna, costruita una stazione astronomica, si attenderà a una limitata triangolazione topografica per sussidiare i rilievi di campagna, mentre a Bengàsi si attende, in modo più speditivo, a un lavoro analogo a quello che si è compiuto a Tripoli alla metà di aprile. Rileva che di fronte al forte di Bukamez, nella penisola di Macabez («punta piana»), si trova anche a un solo metro di profondità, acqua dolce, e, al disotto di questa, acqua salmastra, che presenta una considerevole sulfurazione, dovuta a alterazione di abbondanti alghe marine sepolte fra le sabbie profonde. — Il Nicotri studia particolarmente il valore economico delle nuove terre italiane, e indaga l'importanza che l'occupazione ha segnatamente per la sua Sicilia nativa.

— *Dati itinerarii sulle isole dell'Egeo*, sulle coste dell'Asia Minore e del Mare Nero sono in vari portolani veneti, come in quello dell'archivio Nani Mocenigo, ultimamente pubblicato. Esso è, al più, della fine del trecento; e risulta quindi anteriore a quello marciano che il Kretschmer ritenne erroneamente del dugento, e Carlo Frati, direttore della Marciana, dimostra, ora, risalire al secolo XV.

— *La carta del Marocco al* 200 000 sarà compiuta entro tre anni, se le condizioni politiche del paese lo permetteranno. Alla fine di giugno risultava rilevata un'area di 12 000 km. (approssimativamente la metà della Lombardia): i lavori verranno ripresi nell'ottobre.

Geologia

— *La massima profondità degli oceani.* — La nave germanica d'esplorazione *Planet* ha recentemente constatato in una fossa dell'Oceano Pacifico, situata a circa 70 chilometri a nord di Mindanao (Isole Filippine), la enorme profondità di 9780 metri, ch'è la più grande finora nota. Nel 1901, la nave americana *Nero* aveva trovato a sud delle Isole Marianne una profondità di m. 9635.

— *I giacimenti naturali di sali di potassio.* — Come a tutti è noto, sinora la Germania ha sempre avuto, si può dire, il monopolio dei sali di potassio, con gli enormi e quasi unici giacimenti di Stassfurt, presso Magdeburgo, che veramente non sono limitati alla sola Sassonia prussiana, ma si estendono in tutta la regione a nord dell'Harz ed in parte anche a sud di questo. La grandiosa produzione di questi sali, che supera di molto i 5 milioni di tonnellate annue ed è in continuo aumento, è assorbita principalmente dall'agricoltura, come concime, ma alimenta anche parecchie industrie chimiche, per la produzione del nitro, del carbonato potassico, della potassa caustica, del cianuro di potassio, ecc.; e rappresenta un enorme tributo che il mondo intero deve pagare alla Germania.

Gli Stati Uniti, che consumano quantità grandissime e sempre crescenti di concimi potassici per ridonare fertilità ai loro terreni esausti da una coltivazione intensiva, si sono preoccupati della ricerca di nuovi giacimenti di tali minerali, ed oltre che darne l'incarico ai rilevatori ufficiali, hanno ad essa stimolato anche i privati, istituendo premî e distribuendo migliaia di libretti istruttivi pel riconoscimento del minerale in questione e de' suoi giacimenti. Tali sforzi hanno già portato alla scoperta di un grande giacimento di sali di potassio nel deserto di Mohare in California, della potenzialità presunta di 10 milioni di tonnellate, che basterebbero a coprire per una trentina d'anni il fabbisogno attuale degli Stati Uniti. E si nutre speranza che,

VENDITA ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE AUTOMOBILI F.I.A.T.

GARAGES RIUNITI

F.I.A.T.

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: CORSO DANTE, 30 TORINO

SEDI: TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA
BOLOGNA - LIVORNO - SIENA - SAN REMO

CHASSIS F. I. A. T. MOD. 1912:
10-12-15 HP. 15-20 HP.
20-35 HP. 30-45 HP.
50-60 HP., ecc.
SU PNEUMATICI "MICHELIN"

OMNIBUS e CARRI
AUTOPOMPE
CARRI-BOTTE
GRUPPI MARINI

GRANDIOSE E COMPLETE OFFICINE DI RIPARAZIONI ANNESSE A TUTTE LE SEDI.
MAGAZZINI DI RIFORNIMENTO — STOCK "MICHELIN"

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE
TESSERE SPECIALI DI RICONOSCIMENTO PER I CLIENTI

TRATTAMENTO SPECIALE AI SIGNORI CLIENTI

nella stessa località od altrove, vengano scoperti altri ammassi dell'utilissimo minerale.

— *I movimenti delle coste dell'Atlantico.* — E' opinione comune fra i geologi che le coste europee e quelle americane dell'Atlantico siano in via di abbassamento, come si credette per molto tempo per le coste del Mediterraneo in generale. Uno studioso di tali fenomeni, l'Johason, prese recentemente a considerare una per una le prove finora accumulate dai varî autori su questi movimenti di sprofondamento delle coste atlantiche, e venne alla conclusione che in nessun caso hanno un valore assoluto e che i fatti sui quali si fondano possono sempre trovare una diversa spiegazione. Questi risultati sono notevoli e sono d'accordo con quelli che recenti autori avrebbero stabilito anche per le coste del Mediterraneo. E' bene notare però che con ciò non si vogliono negare i movimenti di sprofondamento che con ogni probabilità si son verificati nella regione settentrionale dell'Atlantico e nel Mediterraneo in tempi prequaternarî.

Strade

— E' quasi ultimata la strada carrozzabile (larghezza m. 5) che va dalla stazione ferroviaria di Porto Ceresio alle frazione delle Cantine, sulla sponda destra del lago, la quale servirà ad abbreviare di circa 4 chilometri il percorso rendendo inutile di passare per Cuasso al Piano.

— Venne inaugurata la strada Bellano-Taceno che mette in diretta comunicazione la Valsassina con le ridenti sponde del Lario.

La strada, la cui esecuzione rappresenta un'ardita opera d'ingegneria, scorre scavata nella viva roccia lungo i fianchi poderosi dei monti. Il ciglio strapiomba dapprima su di un spaventoso canon, in fondo al quale mugge la Pioverna; quindi dall'orrido la strada passa nella viva luce del sole, per avventurarsi poi tra alberi secolari, e discendere in rapide spire al piano.

— E' stata classificata fra le strade provinciali di Cuneo la strada consortile di valle Bronda, che staccandosi dalla Saluzzo-Paesana attraversa l'abitato di Pagno e raggiunge il capoluogo di Brondello dopo un percorso di m. 8325.

BIBLIOTECA

Ing. Pompeo Bresadola. « Strade urbane e provinciali e loro pavimentazione ». Ulrico Hoepli, editore. Milano, 1912.

E' un volume che l'autore ha voluto dedicare al Touring Club Italiano « suscitatore e nunziatore di energie nazionali », per lo studio intenso e l'opera attiva esplicata a vantaggio della viabilità nazionale

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

P. LANDI
VIA BERGAMO 44
MILANO
MEDAGLIE · DISTINTIVI · TARGHE · COPPE · DIPLOMI
Catalogo GRATIS a richiesta

Triumph

Sono momenti così deliziosi quelli trascorsi pedalando una Bicicletta "TRIUMPH" la corsa è così facile e comoda, tanto in salita quanto in piano ed in discesa, che qualunque fatica riesce impercettibile, pur percorrendo lunghe distanze. Tutte le delizie del ciclismo vengono godute appieno mercè questa bicicletta.

La MOTOCICLETTA "TRIUMPH" riconosciuta di fama mondiale è fabbricata dalla stessa Casa.

Catalogo, franco di porto, dietro richiesta, alla

TRIUMPH CYCLE C.° Ltd. COVENTRY (England)

od ai relativi AGENTI:

MILANO: Palmiro Zignone, C. P. Rom., 65.
BIELLA: Federico Mandrino, V. Reg. Margh.
BOLOGNA: F.lli Chierici di Gius., Via Indip., 55.
BRESCIA: F.lli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO: Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA: F.lli Bertolotti, Viale Garib., 11.
FERRARA: Aldo Morisi, Piazza Commercio, 26.
FIRENZE: V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LODI: Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
LUCCA: Giuseppe Sonnenfeld, C. Garib., 18.
MANTOVA: Enrico Bernoni, Via P. F. Calvi, 4.
MODENA: A. Gar. Gatti, V. Em., f. Barr. Garib.
NOVARA: Carlo Baraggioli, Corso C. Alb., 31.
PADOVA: C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA: Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Em.
PERUGIA: Soc. An. Auto Garage, Piazza V. E.
RIMINI: Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA: G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
S. REMO: Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA: Gius. Monaco, Corso V. E., 108.
TORINO: F. Opessi, Via Goito, 7.

del nostro Sodalizio, che è perciò vivamente grato dell'omaggio.

E' fortunatamente passato il tempo in cui ritenevasi dai più che la strada fosse argomento d'importanza così limitata da non meritare l'opera degli ingegni migliori e che la pratica della manutenzione stradale non potesse essere oggetto che delle cure, non sempre intelligenti e volonterose, dei cantonieri. Tecnici valenti e competenti, studiosi e pratici, hanno scritto e pubblicato lavori degni di vivo encomio, nel problema che è vitale per la prosperità industriale e commerciale del nostro Paese. Questo che qui ricordiamo è uno di quelli.

Allo scopo di propaganda istruttiva e di eccitamento alle classi dirigenti, l'ingegnere Bresadola ha creduto utile riunire le norme e i dati pratici più in uso della tecnica stradale in un *Manuale*, che potesse essere di guida non solo ai giovani ingegneri, ma anche agli amministratori dei *Comuni* e delle *Provincie*, desiderosi di formarsi un concetto esatto del problema delle strade pubbliche, che interessano in sommo grado tanto il commercio come il vivere civile dei loro paesi.

Il manuale si compone di 4 parti: nella prima parte sono raccolte le principali nozioni relative alla strada ordinaria, alla sua costruzione, allo studio dei progetti e alla legislazione italiana; nella seconda parte sono esposte le proprietà e i difetti della *strada inghiaiata*, di cui è costituita la viabilità delle Provincie italiane e parte di quella dei Comuni; nella terza parte si fanno conoscere le buone e le cattive qualità dei diversi sistemi di *pavimentazione delle strade di città*, la formazione dei piani regolatori e i principali dati della fognatura stradale e di altri servizi pubblici; nella quarta parte, come *Appendice*, si fa un cenno sulle strade vicinali, sulle norme di guida del cantoniere, e si riassumono molte leggi che hanno relazione col servizio stradale.

Sarà fatta certamente buona accoglienza a questo manuale, edito assai decorosamente dall'Hoepli, per l'utilità grandemente pratica che potranno averne tutti coloro che si occupano della costruzione e della manutenzione delle strade urbane e di campagna.

Dott. A. Riedler. « Essais d'Automobiles » (Moteur-Transmission), traduzione dal tedesco di F. Carlès. H. Dunod e E. Pinat, editori. Parigi, 1912.

Fra le opere che studiano scientificamente il rendimento dei differenti organi che costituiscono una vettura automobile è degna di menzione questa cogli esperimenti che il dott. Riedler ha il merito di avere effettuato con metodi completamente originali. Tutti indistintamente gli organi di una vettura sono stati studiati e i risultati ottenuti sono riassunti con diagrammi molto chiari.

Fendrich. « Les Sports de la Neige » traduzione francese di René Auscher. Hachette e C., editori. Parigi, 1912.

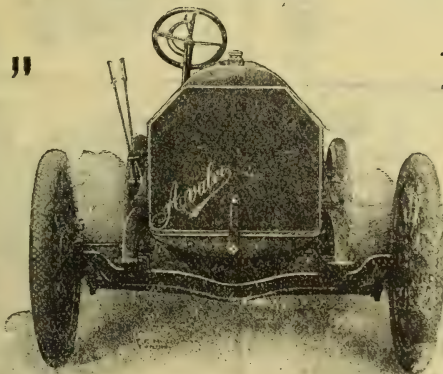
Più che tradotto dall'originale « Der Skilaufer » (Lo *Skiatore*), del Fendrich, il libro è stato adattato e anche considerevolmente aumentato, tanto per ciò che riguarda lo *ski*, quanto per gli *sports* invernali in genere. L'autore del resto, si è sforzato di presentare in modo piacevole e accessibile a tutti questo *sport* così interessante dello *ski*. E insegna tutto ciò che è necessario conoscere divertendo e invogliando a leggere, in forma facile e essenzialmente pratica.

Yves Guédon ing. A. M. « Les transports automobiles » H. Dunod e E. Pinat, editori. Parigi, 1912.

Una pubblicazione che ha il pregio di essere il frutto di quindici anni di esperienza sull'automobilismo industriale. Costituisce un riassunto di tutte le indicazioni utili per la scelta dei modelli e dei tipi di automobili destinati a un qualsiasi genere di lavoro, ed è un'opera di cui si può veramente riconoscere l'alto interesse pratico.

L. Pignato. « Manuale pratico per la costruzione dei motori a gas povero e ad olio pesante » G. Lavagnolo, editore. Torino. L. 3.

L'autore ha corredato il volume di molte figure schematiche, fotoincisioni e tabelle che aumentano l'efficacia della parola, di per sè stessa però chiara, tanto che anche un profano si rende conto esatto del come è costruito, come funziona e come si governa tale ingegnoso e semplice motore che sta conquistando il primo posto fra i motori industriali.

ITALA
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO
CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE
"AVALVE"
.. Brevetto proprio ..
25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati
TIPI CON VALVOLE:
14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
tutti montati
su Gomme MICHELIN
TIPI INDUSTRIALI
OMNIBUS capaci a
10 - 16 - 24 persone
CAMIONS
della portata di
700 - 1000 - 2000
3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE
DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI
SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

Touring Club de France. Comité de Tourisme Nautique. « Memento de Tourisme Fluvial ». Paris, 1912.

E' un elegante opuscolo che ha per oggetto di generalizzare più che sia possibile e di facilitare la navigazione fluviale che ancora è così poco utilizzata e conosciuta. Opera, interamente originale, che torna a lode dei membri del comitato di Turismo nautico del T. C. F., della cui collaborazione è il risultato.

Ing. P. Jégou. « Applications de la télégraphie sans fil ». H. Desforges, editore. Parigi, 1912.

Il principio di azioni a distanza, senza fili, ha suggerito l'idea di utilizzare le onde hertziane per la soluzione dei problemi importanti quali: segnali orarii, segnali per la misura delle longitudini e segnali per indicare ai naviganti i paraggi pericolosi, anche quando la nebbia è più fitta. L'applicazione della T. S. F. agli aeroplani è un problema d'attualità, del quale sono indicati le difficoltà e i risultati. E questo piccolo opuscolo permette al lettore di rendersi conto facilmente come con queste onde misteriose si risolvono dei problemi in apparenza così diversi.

Anthologies illustrées des provinces françaises. « L'Auvergne » di Louis Bréhier. « La Touraine », di Henri Guerlin. H. Laurens, editore. Parigi, 1912.

Con questi due volumi, l'editore, già a noi favorevolmente noto, inaugura la nuova collezione di monografie sulle provincie francesi: e il dirne bene è poco, perchè sono delle pubblicazioni veramente belle e buone. Il testo è ricco e vario: storia, geografia, arte, letteratura, leggende, usi e costumi, di tutto vi è a sufficienza. E le illustrazioni che lo accompagnano, dalle fotografie più recenti, alle riproduzioni di antichi documenti, di miniature e disegni, dimostrano quanta cura l'editore abbia posto nella scelta.

Dott. W. Hampson. « Paradossi della natura e della Scienza », tradotto dal cap. G. Cavalli Angelo Boffi, editore. Alessandria 1911.

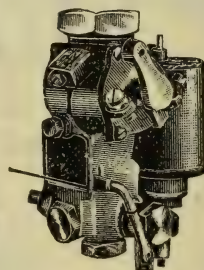
E' una serie di esperimenti e di giuochi messi assieme con molta famigliarità e naturalezza di linguaggio, atti a dare le nozioni fondamentali della fisica senza il peso e il tono ostico dello stile scientifico. E poichè il libro è scritto in forma semplice, piacevole e, nello stesso tempo, esatta, crediamo che possa essere utilmente letto dalle classi messe nell'impossibilità di dedicarsi a studi formali, in modo non solo da accrescere il proprio patrimonio intellettuale, ma per combattere false credenze e secolari pregiudizi di fenomeni apparentemente misteriosi e inesplicabili.

Proff. Espitallier e Chassériaud. « Cours d'aviation ». Livre I: Appareils d'aviation et propulseurs ». Edito dall'Ecole Spéciale des Travaux Publics. Parigi, 1911.

Il libro si raccomanda per le caratteristiche abituali degli autori: il metodo, la precisione e, sopratutto, la chiarezza. Si vede la cura, scartate le teorie non

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO
BOUGIE POGNON LTD 4·90
GARANZIA DI UN ANNO

MAGNETI EISEMANN CANDELE

CLAUDEL HOBSON
è il CARBURATORE che ha TRIONFATO in quasi tutte le gare del 1911
Il più adottato.
Massimo rendimento.
Minimo consumo.

RILEY
Ruota Smontabile
Si adatta a qualunque tipo di vettura ed è intercambiabile.
75 %
di risparmio sui pneumatici.
Maggiore elasticità.
Immensa praticità.

Oleatore Centrale a pressione meccanica per aviazione ed imbarcazioni.
Patent Maybach
per Vetture e Camions

Rappresentati in Italia dalla DITTA SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32 - MILANO

ancora sanzionate dall'esperienza, di dare i risultati e le formule più utili nella pratica e la collezione dei quesiti e degli esercizi costituisce un vero catechismo della tecnica attuale. Oltre a una breve esposizione storica vi sono anche esaminate lungamente la resistenza dell'aria e le condizioni di stabilità dell'aeroplano, e infine il volume si chiude con uno studio sulle eliche.

Le villes d'art célèbres. « Londres, Hampton-Court et Windsor », di Joseph Aynard. H. Laurens, editore. Parigi, 1912.

Un altro volume di questa bella collezione che sarà certamente accolto con lo stesso favore dei precedenti. A una introduzione storica, segue una lunga e interessante visita ai Musei e alle Gallerie di Londra: un altro capitolo parla delle collezioni reali di Hampton Court e di Windsor. Il tutto è riccamente illustrato e facilita al visitatore la conoscenza dei più importanti tesori artistici che la città possiede.

Lieutenant Edouard Bague. « Mes premières impressions d'aviateur ». (Opera postuma).
— « Nice-Gorgone en aéroplane ». Berger-Levrault, editori. Parigi, 1911.

Il Bague si mostra quì abile scrittore come si mostrò valoroso aviatore ed anche uomo politico staremmo per dire. Perchè egli col suo viaggio attraverso il Mediterraneo voleva costringere l'opinione pubblica ad interessarsi del problema dell'avvicinamento della Francia all'Algeria. E perchè l'opera dell'aviatore non andasse dimenticata scrisse questi volumetti che si leggono con interesse.

Ing. Giuseppe Costa. « La nostra flotta militare ». S. Lattes e C., editori. Torino, 1912.

La si vede assai volentieri una simile pubblicazione in questi giorni in cui si può dire gli italiani si sono rivelati a loro stessi. Il volume che si compulsa facilmente contiene oltre ai cenni storici sull'evoluzione del nostro naviglio dal 1866 in poi, una particolareggiata descrizione delle nostre navi da battaglia e opportuni dati riassuntivi sulle flotte corazzate estere moderne.

G. Oberosler. « Vocabolario per le lingue italiana e tedesca. » Antonio Vallardi, editore. Milano, 1912.

La Casa Antonio Vallardi queste pubblicazioni le cura in modo particolare, ragione per cui il dizionario è specialmente da raccomandarsi agli studenti ed agli studiosi.

Am. Gemp. « Cambrai et ses environs ». Guide du touriste, avec plan. Oscar Masson, editore. Cambrai, 1909.

Modesta guida ma che può tornare certamente utile a chi viaggia e non desidera recar seco grossi volumi. Essa contiene un po' di storia e indicazioni pratiche; inoltre è corredata da una pianta topografica.

Prof. Attilio Seniga. « Manuale pratico dell'automobile ». Nuova edizione.
— « Manuale pratico della motocicletta ». Biblioteca dell'automobilista. Via Caradosso, 8, Milano, 1912.

Due interessanti volumi: anche perchè scritti con semplicità e molta chiarezza. Precede ogni volume un po' di storia della macchina e poi subito seguono istruzioni utilissime per tutti e specialmente per coloro che di macchine non se ne intendono. I volumi sono arricchiti da buone illustrazioni, per facilitare a chi legge la conoscenza della struttura e del funzionamento delle macchine.

Il Mediterraneo, il Mar Egeo e la Tripolitania settentrionale. Carta alla scala di 1: 7 500 000. G. B. Paravia e C., editori. Torino, 1912.

E' una carta veramente bella; limpida e fatta con molta precisione e che serve assai bene per chi voglia quotidianamente seguire la gloriosa marcia delle nostre truppe di occupazione. Nè mancano utilmente inserite le cartine riguardanti l'oasi di Tripoli e i Dardanelli ed il Bosforo a maggior completamento del quadro in cui figurano chiaramente l'Italia e tutti quei paesi d'Europa, i nomi dei quali vengono oggi ripetutamente citati dai giornali per gli avvenimenti odierni o per gli interessi che temono essere turbati dalla condotta delle due nazioni in guerra.

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
SCONTO AI SOCI DEL TOURING
FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE

ELIXIR KOLA PORINELLI
Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache o un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nelle preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze: è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.
La bottiglia L. 3, per posta L. 4
FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

MOTORI "BUFFALO,,
Speciali per imbarcazioni
SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI
Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.
Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.
Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:
G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Lieutenant Ivan Hitzemann. « Les Sapeurs Pompiers de France ». Parigi, 1912.

Nella prefazione il libro ha un certo sapore di polemica. Ma si comprende come l'autore sia persona che ha dato molto della sua attività allo studio dei corpi dei pompieri.

Il volume è corredato poi di utili notizie: utili specialmente per gli specialisti.

I fiori coltivati. Dizionario Enciclopedico completo illustrato di tutte le piante ornamentali, fiorifere, medicinali, ecc., colle regole di cultura, moltiplicazione, usi, ecc. Opera originale compilata dal cav. Angiolo Pucci. Indirizzare al giornale *Il Giardinaggio*, Torino.

Quest'opera rimette a posto la nomenclatura ora molto confusa, e ad essa dovranno prendere regola tutti i compilatori di opere agricole ed orticole od anche di semplici cataloghi d'orticoltori.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

Libri ricevuti in dono.

L'Istituto Agricolo Coloniale Italiano dalle sue origini ad oggi. « Brevi note sul suo sviluppo e funzionamento ». Firenze, 1912.

Dott. Ercole Petazzi. « La proprietà rurale nell'Argentina e la sua influenza sull'emigrazione ». Rivista di Emigrazione, 1911.

Calendario Generale del Regno d'Italia, pel 1912 compilato a cura del Ministero dell'Interno. Tipografia delle Mantellate. Roma, 1912.

Ministero dei Lavori Pubblici. Ruolo del personale. Ordinamento e distribuzione dei servizi dell'amministrazione centrale. Anno 1912. Roma, 1912.

Ministero degli Affari Esteri. Amministrazione centrale. Ambasciate ,Legazioni e Consolati del Regno d'Italia all'estero. Ambasciate e Legazioni presso S. M. il Re d'Italia. Agenti Consolari degli Stati esteri in Italia (1° aprile 1912). Roma, 1912.

Real Corpo del Genio Civile del Regno d'Italia. « Annuario ». Anno 1912. Roma, 1912.

Annuario dei Ministeri delle Finanze, del Tesoro e della Corte dei Conti del Regno d'Italia. Anno 1912. Roma, 1912.

Kungl. Automobil Klub. « Arsbok 1912-13 ». Stockholm, 1912.

Annuario Militare del Regno d'Italia. Anno 1912 Vol. I: Ufficiali in servizio attivo permanente ed impiegati civili. — Vol. II: Ufficiali in congedo e farmacisti militari di complemento. — Vol. III: Ufficiali che hanno cessato di appartenere ai ruoli del Regio Esercito conservando il grado con la relativa uniforme. Roma, 1912.

Deutscher Radfahrer Bund. « Handbuch 1912 ». I e II parte; due volumi. Essen-Ruhr, 1912.

Touring Club de Belgique. « Annuaire de 1912. Bruxelles, 1912.

Abbé J.-J. Bourassé. « Les plus belles cathédrales de France ». A. Mame et Fils, editori. Tours.

Paul Boisard. « Un tour en Corse ». Ch. Mendel, editore. Parigi.

N. Rosenstein. « Osterreichisch-Ungarisches Reise-Handbuch ». Bureau Cosmopolite, editore. Vienna, 1912.

Associazione Nazionale Italiana per il Movimento dei Forestieri. « Guide officiel des hôtels et pensions d'Italie inscrits à l'Association ». Roma, 1912.

Giovanni Bertacchi. « Luci e ombre dei monti ». Conferenza. Edita a cura del Club Alpino Italiano, Sezione di Milano, 1912.

Giorgio Roster. « I boschi nei loro rapporti col clima e con la salute ». Roma, 1912.

Ing. C. I. Azimonti. « Sui recenti studi in tema di manutenzione stradale ». Lettura. Milano, 1912.

R. Magistrato alle Acque - Ufficio Idrografico. « La regione montuosa compresa fra Thiene, Conco e Bassano nel Vicentino ». Venezia 1912.

MACCHINA DA CAFFÈ EXPRESS
"OIKOS"
per famiglia.
La Regina delle Macchine da Caffè
La più perfetta, la più razionale, la più igienica, la più semplice ed economica.
Chiederla ai Rivenditori del genere, oppure inviare Cartolina Vaglia a
OIKOS Fabbrica Macchine da Caffè
MILANO - Via C. Cattaneo, 2
N. 1 - Una tazza . L. 16
» 2 - Duo a tre tazze » 18
N. 3 - Quattro tazze L. 21
» 6 - Sei tazze . » 26
Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel Regno.
Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa.

Ditta CARLO TABASSO - TORINO
Corso Valentino N. 34
Premiato Stabilimento per la coniazione di Medaglie Sportive, Artistiche, Commemorative, di Premio
Distintivi per Società e Placchette d'Arte Moderna
A richiesta si spedisce gratis il Catalogo speciale

PAOLO SACCENTI & C. - PRATO (Toscana)
FABBRICA TESSUTI LANA
Specialità LODEN "EXCELSIOR"
Confezioni accuratissime, eleganti, in ogni forma e per ogni uso, sia civile, militare, che ecclesiastico.
Spedizione, con pagamento anticipato o contro assegno, franca di porto.
Ulster senza maniche, mantella fissa e cappuccio staccabile.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 15.75
MANTELLINA PER USO SPORTIVO CON CINGHIE INTERNE E CAPPUCCIO, per Ciclisti, Alpinisti e Cacciatori; lunga cm. 95.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 12.25
Stoffa a piacere nelle tinte nero, grigio-chiaro o scuro
Vendesi anche la sola stoffa a metraggio. Tipi ottimi. Massima resistenza e impermeabilizzazione. Catalogo-campioni gratis a richiesta. Sconto ai soci del T. C. I. — Per telegrammi: SACCENTI, PRATO - Telefono interurbano N. 1-44.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio - Ufficio del Lavoro. — « Statistica degli scioperi avvenuti in Italia nell'anno 1910 ». Roma, 1912.
Collezione De-Agostini - Piante-Guide delle Città Italiane. « N. 1: Torino ». Istituto Geografico De-Agostini. Novara, 1912.
Société des Touristes du Dauphiné. « Annuaire N. 37, 1911 ». Grenoble, 1912.

Sorteggio Premi di Benemerenza del mese di luglio.

Procedutosi al sorteggio di una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento per la benemerenza dei Soci che nel mese di luglio hanno presentato almeno un nuovo Socio, queste vennero assegnate come segue: Medaglia d'oro al signor Mauro Carminati di Milano; medaglia d'argento al signor Gandini Angelo di Roma e al signor Cabiati Ettore di Torino.

L'estrazione è stata fatta alla presenza dei Sindaci.

COMUNICATI UFFICIALI

CONTRASSEGNI METALLICI PER LA TASSA SULLE BICICLETTE. — Data comunicazione della nomina fatta dal Ministero delle Finanze, di una Commissione per stabilire il modello del contrassegno metallico relativo alla tassa sulle biciclette, su cortese richiesta del Ministero si delega il Direttore generale di rappresentare il Touring in detta Commissione.

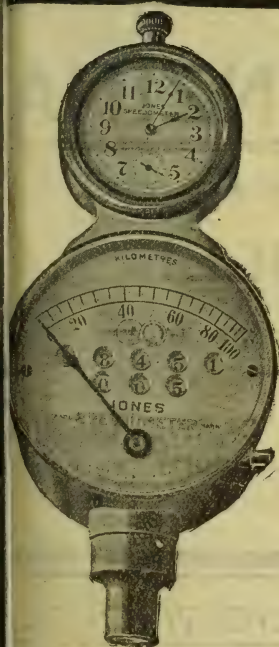
Si manda a far pratiche individuali presso i singoli offerenti che da tempo hanno interessato il Touring all'esame dei loro modelli di targhette, per vedere se non sia il caso che il Touring abbia opportunamente a presentare al Governo quei modelli che, brevettati o pei quali gli inventori abbiano rinunciato ai loro diritti, fossero ritenuti consigliabili e tali da essere presentati alla Commissione d'esame.

ISTITUZIONE DI UN LABORATORIO NAZIONALE SPERIMENTALE PER IL MATERIALE DA MASSICCIATA. — Iniziato l'esame del progetto presentato dall'Ufficio competente relativo all'istituzione di un laboratorio per l'esame dei materiali da massicciata, plaudendo alla bontà del concetto che lo ha ispirato, si fanno varie riserve sulla portata del piano finanziario, su cui sarebbe basato, specialmente nei riguardi dei proposti contributi degli Enti pubblici.

Si esprime parere che lo studio della questione debba venir completato con nuovi elementi e si rinvia pertanto ogni deliberazione.

PER GLI UFFICI DEL TOURING A VENEZIA. — Presa visione della lettera della « Pro Venezia » in cui viene avanzata una proposta, caldeggiata molto vivamente dal Consolato di Venezia, per la quale dovrebbero essere passati alla « Pro Venezia » l'ufficio del Touring in quella città attualmente affidato alla Società Gondrand; si esprime in via di massima parere favorevole all'accoglimento della proposta, previa però risoluzione degli impegni precedenti.

COMUNICAZIONE DELL'ISTITUTO DI EDUCAZIONE FISICA. — Si prende atto della comunicazione fatta dal Presidente dell'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica in Italia, della circolare da lui inviata a tutti i Comitati locali nell'atto di lasciare la presidenza del Comitato Centrale.

PROPOSTA DELLA COMMISSIONE STRADE PER COPRICAPO E IMPERMEABILE PER CANTONIERI STRADALI. — Si esamina la proposta della Commissione Strade per un concorso per copricapo e mantello impermeabile destinato ai cantonieri stradali, nonchè per plachette e diciture da applicarsi a detto copricapo, e mentre si riconosce l'opportunità dal punto di vista del riconoscimento

SPEEDOMETRO "JONES"

INDICATORE DI VELOCITÀ E REGISTRATORE CHILOMETRICO PER AUTOMOBILI, AUTOMOBILI A TRE RUOTE E MOTOCICLETTE

Diversi modelli per velocità di 80, 100, 130 chm.
da L. 140 sino a L. 500

Sistema automatico e conseguentemente non soggetto ad influenze atmosferiche come è il caso in apparecchi magnetici e consimili.

La più alta onorificenza e medaglia d'oro del R. Club Automobilistico d'Inghilterra per
L'ESATTEZZA
LA DURABILITÀ
LA PRECISIONE

Modello 434 con orologio.

Ha battuto in tale gara ogni concorrente!

MARKT & Co. - Corso Venezia, 12 - MILANO

dei cantonieri stradali per quello che riguarda la loro qualità di agenti giurati, e le ragioni di vario ordine che stanno in favore della dotazione dei cantonieri stradali di un mantello impermeabile, si rimanda la decisione relativa al concorso del Touring al risultato di un'azione da attuare per indurre gli enti locali ad adottare, nell'interesse della manutenzione stradale, i provvedimenti accennati.

PUBBLICAZIONE MONOGRAFIA SULLA CARTOGRAFIA AERONAUTICA. — Su proposta del Vice-direttore Generale si delibera la pubblicazione di una Monografia sulla cartografia aeronautica, basata su una comunicazione del capitano aviatore Piazza e un'altra del prof. De Agostini, sopra un modello di carta aeronautica progettato dal Peuker dell'Istituto Geografico Militare Austriaco. Tale pubblicazione conterrà anche gli studi del Congresso di Vienna 1912 della Commissione Internazionale della F A I per la cartografia aeronautica e andrà sotto l'intitolazione della Commissione Nazionale di Turismo Aereo.

UNIONE VELOCIPEDISTICA ITALIANA. — Si delibera di inviare un telegramma di condoglianze all'Unione Velocipedistica Italiana per la repentina morte del suo benemerito presidente cav. Carlo Cavanenghi.

MINISTERO DEGLI ESTERI. — Vista la lettera 31 agosto del Segretario Generale della Delegazione Romana, nella quale questi fa le ultime proposte del Ministero degli Esteri per l'abbonamento alle pubblicazioni del Touring degli Uffici diplomatici e consolari all'estero in numero di 200, con un compenso di L. 1000 annue, riflesse le considerazioni di convenienza morale a concludere questo patto, anche se con grave sacrificio materiale del Touring, vi si aderisce allo scopo di efficacemente e praticamente contribuire alla diffusione all'estero della conoscenza del nostro Paese.

FOGLIO CORSICA DELLA CARTA D'ITALIA. — Su proposta del comm. Bertarelli, considerato che il foglio Corsica non è compreso nel piano di costruzione della Carta d'Italia al 250 000 del Touring Club Italiano; che tuttavia esso venne reclamato dai soci come un completamento necessario alla Carta stessa; che la Corsica al 250 000 resta compresa in un sol foglio della Carta d'Italia; che l'Istituto Geografico De Agostini non consente, non essendovi obbligo contrattuale, alla sua costruzione e pubblica-

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3 . . L. 7,50
" " 5 . . " 9,50
" " The Duke per match . " 13,50
Scarpe speciali The Banzai . . . " 10,75
" " Mc. Gregor . . . . . " 12,50
Camicie nei colori delle società . . . . " 4,—
Calzoncini speciali . . . . . " 3,50
Calze lana con colori delle società . . . " 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici

Costumi completi colori assortiti a piacere . . L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m. " 9,50
" " " " resist. " 10,—
" per maratone . . . 10,—
NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo,

DEPOSITO delle rinomate Marche della SOCIETA' ITALO-AMERICANA

PETROLIO E BENZINA

VENDITA ALL'INGROSSO. — CONTRATTI E FORNITURE A CONSEGNA.

Ditta FRATELLI POLLI
Casa Fondata nel 1872
VIALE GARIBALDI, 8 — MILANO — TELEFONO 10-63
Recapito: Via Broletto, 26 - Telefono 2 91

Concessionari pure per la vendita dell' ESTRATTO DI CARNE LIEBIG in *"Globi"* e MINESTRE LIEBIG in *"Dadi"* adattissimi per turisti.

Prezzo pei "Globi" L. 0,20 la scatola di 4 — "Dadi" L. 0,60 la scatola di 12

ROYAL ENFIELD "MADE LIKE A GUN"

I MIGLIORI CICL[I]
preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese
LANCELLOTTI & C. - Bologn[a]

zione alle condizioni di contratto per gli altri fogli, ma che domanda, dopo lunghe trattative verbali una somma maggiore, si approva, su proposta del comm. Bertarelli, di dare all'Istituto Geografico De Agostini commissione di 120 000 copie del foglio della Corsica al 250 000, secondo il modello di taglio del foglio presentato, al prezzo complessivo richiesto.

Soci quinquennali (1).

Bachia Blanca, Angeli Americo, Regoli Regolo — Brescia, Rastelli Dante — Bucarest, Cambiagio Silvio — Cantù, Scotti Luigi — Casilda, Repetto Bartolomeo — Dolores, Barberis Vittorio — Empoli, Strahschineider Arturo — Firenze, LONI MARIA LUISA, Fodor Gabriele — Genova, Gerhardt Edoardo — Induno Olona, Eugenio Brambilla — Isola di Kos, Criscuolo Filippo — Mestre, Società Tramvie — Milano, Apostoli ing. Silvio, Belinzoni comm. Francesco, Cenna Archimede, Sorini Paolo — Napoli, Ascoli Riccardo — New York, Gardiner Gayley — Piasco, WILD MORGANTI CLARA — Poggibonsi, Vanni avv. Vittorio — Roma, Giuliani Umberto — Rosario Santa Fè, Brevi Giuseppe — Rueglio, Favetto Bon Vittorio — S. Ambrogio Olona, Hannesen cav. Eugenio — S. Donà a Piave, Onor ing. dott. Romolo — Sant Jorge, Ferrari Louis — S. Paolo, Fioravanti Ruggero, Frediani Narciso — S. Maria, Ancarani cav. Umberto, Chelini Arturo, Turi dott. Alfonso — Sorrento, Galasso Pietro — Sunchales, Carabelli Ernesto — Terni, SASSO RUFFO duchessa NATALIA — Tobruk, Capone Carmine — Torino, Bianchi Icilio, Goretta Stefano — Tripoli, Menighetti Lino — Varese, Martinelli Artus Paolo — Venezia, Gnetto cav. Massimo — Victona, Zaini Angelo.

Soci benemeriti (1).

Vedano Olona, Bianchi Carlo — Shanghai, Brunetta Domenico — Conegliano, Caruzzi Ezio — Brescia, Chiesa Angelo — Zanzur, Dall'Ara Antonio — Signa, Frugis Vito — Valenza, Gandini Vincenzo — S. Paulo, Grazzini Alessandro — Napoli, Masucci dott. Enrico — S. Paulo, Mazzali Vincenzo — Ponte Valtellina, Pacchi Emilio — Chioggia, Paniotti Pericle.

Premiati con medaglia d'oro.

Sturla, Barucco ing. Alfredo — Torino, Colonna Guglielmo — S. Giovanni Lupatoto, Steffenoni Luigi — Modena, Vecchi Ugo.

---

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

GENOVA visitando, favorite degustare il
"CORONATA„
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 34

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature, le escoriazioni, dolori ai piedi e alle coscie, le abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti,** ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro,** ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L' **Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante,** astringente, **sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. 2 e da L 5
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI
ha pubblicato il nuovo
CATALOGO 1912
in ricca edizione.
Novità del più grande interesse
Chiederlo con cartolina doppia

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Agosto 1912

SOCI VITALIZI (1)

ALESSANDRIA D'EGITTO, Poiret Dandolo — ALTAMURA, Sabini conte Francesco — ASMARA, Fidati Rinaldo — ASUNCION, Ugarriza Riccardo — BAHIA BLANCA, Piscicelli Luigi — BIELLA, Coda Francesco — BOLOGNA, De Rham Alfredo, Fantini dott. Alberto — BUENOS AIRES, Pozzi ing. Umberto — FELTRE, Ott Gaspero — FIRENZE, Gondi march. Eugenio — GENOVA, Granara Alberto — LONDRA, FRANCIS FRANCESCA — MESSICO, Pescio Florio — MILANO, Allievi Luigi, Bonomi rag. Giovanni, Facheris sen. avv. Giovanni, Rossi Enea, Vitale Riccardo — MONZA, BETTINETTI VALSASNINI REGINA — NAPOLI, Volterra Edgardo — PALERMO, Sommariva dott. Domenico — PARENZO, Salvador ing. Giulio — ROSARIO SANTA FE', Negrotto E. Augusto, Taiana Enrico — SANNAZZARO DEI BURGONDI, Gatti Silvio — SIENA, Simonetta comm. prof. Luigi — TORINO, Lupi Eugenio — TRIESTE, Zencovich prof. Eugenio — VACALLO, Bertola Francesco — VILLA MARIA, Mattea Alessandro — VILLAVERLA, Martinengo delle Palle conte Marco.

Errata-Corrige. — Nell'elenco dei Soci Vitalizi della *Rivista* di Settembre, a Milano, invece di Brambilla Conte Filippo, leggasi Brambilla Canonico Filippo.

SOCI ANNUALI (2)

ALESSANDRIA. — Cellerino Giuseppe, Proli Bartolo.
Asti. — Garrone Carlo.
Casale M. — Grangia Adelino, Monino Antonio.
Casorzo. — Torreani dott. Giovanni.
Montiglio. — Francia dott. Angelo.
Murisengo. — Ciattino Ettore.
Novi Ligure. — Guadagnini Abele, Sardi S.
Portacomaro. — Ramelli geom. Attilio.
Quargnento. — Fantoli Angelo.
Tortona. — Corso Luigi.
Valenza. — Genovese Ernesto.

---

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

(2) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

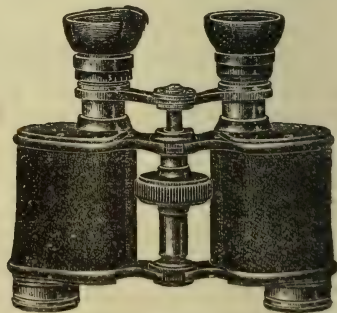
METEOR

La stufa a fuoco continuo visibile, la più razionale per la sua conformazione e costruzione, sistema americano, la preferita da chiunque cerchi col perfetto funzionamento i più sani criteri d'economia e d'igiene.

Cercatela nei principali negozianti del genere. — Esigere sempre la marca "METEOR" su ogni stufa.

Vendita all'ingrosso presso:

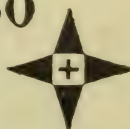
ATTILIO BOGGIALI
MILANO - S. Maria Fulcorina, 17
Listino a richiesta

BINOCOLI A PRIS
Modello "FILOTECNICA"
:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA" ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

Viale d'Asti. — Andorno Edoardo.
ANCONA. — Bordoni rag. Mariano, Ufficio Speciale delle Ferrovie Sezione Autonoma.
Fabriano. — Fornari Romualdo, Martelli dott. Pietro.
Jesi. — Polzonetti Domenico.
Osimo. — Fanesi don Alfonso, Meyer Luigi.
Senigallia. — Giorgini Vejo.
AQUILA. — Tedeschini D'Annibale dott. Severino.
Barrea. — Di Loreto Giuseppe.
Magliano de' Marsi. — Di-Cola Giovanni, Tito Gentile, Trionfi Francesco.
Roio Piano. — Palumbo Ovidio.
Sulmona. — Bonfanti Antonio.
AREZZO. — *Cortona.* — CITTADINI VALERIA.
Montevarchi. — Bucci Pietro.
ASCOLI PICENO. — *Montalto Marche.* — De Angelis Elviro.
AVELLINO. — Cicatelli Raffaello, Merendi Antonio.
Bisaccia. — Torre Luigi.
Bonito. — Miletti cav. uff. Crescenzo.
Chiusano S. Domenico. — D'Avanzo Biagio.
BARI. — Bertoli Adalberto, Fiorini Cesare, Ietri Attilio.
Acquaviva. — Luciani Sebastiano.
Casamassima. — D'Elia Francesco.
Corato. — Agresti Sebastiano.
Modugno. — Pilolli Francesco B.
Noci. — Petrera Donato.
Quarani. — Malcangi geom. Diego.
Spinazzola. — Ricciuti dott. Carlo.
Toritto. — Aimè Girolamo, Borzillo Alfredo, Lossada Gino, Memeo Giovanni, Parlato Francesco, Piria Aurelio.
Triggiano. — Guaccero prof. dott. Alessandro.
BELLUNO. — Bruschini dott. Alfredo, Prosdocimo Giovanni, Varcasia dott. Antonio.
Comelico Sup. — Festini Arturo.
Domegge. — Garlato Piero.
Feltre. — Berton Giov. Battista, Lupi Giovanni, Coletti Silvio.
San Gregorio nelle Alpi. — Berton dott. Attilio.
Sovramonte. — Giacomelli Lorenzo.
BENEVENTO. — Franceschelli Nicola.
BERGAMO. — Briccoli Angelo, Finardi dott. Alessandro, Fulcheris Giuseppe, San Mauro ten. Enrico, Steffanoni Attilio.
Albino. — Petrogalli Federico.
Antegnate. — Zanardi Adolfo.
Ardesio. — Maninetti Luigi.
Averara. — Macri Vincenzo.
Gandellino. — Nicoli don Battista.
Gorno. — Maringoni Pietro.
Grumello del Monte. — Savi rag. Angiolo.
Palosco Cà di Paol. — Ceresoli Luigi
Ponte Nossa. — Serravalle rag. Mario Ercole.
Sabbio Bergamasco. — Bisio Angelo.
Sarnico. — Maggi Fabrizio.
Seriate. — Lepori Aroldo.
Trescore Balneario. — Filippone dott. Teodorico.
Vercurago. — Cola avv. Innocenzo.
Vertova. — Galbiati dott. Pietro.
BOLOGNA. — Bochelli Gabriele, Betti Massimo, Bianconi Evaristo, Bosdari conte Filippo, Bresciani avv. Tullio, Caselli Luigi, Cristini Gius. Pio, Draghetti Alfredo, Guarmani Riccardo, Lombardi Vittorio, Luini Aldo, Manaresi Carlo, Masini Armando, Mattioli Luigi, Micheli Giovanni, Riguzzi Luigi, Triggia Aldo, Vacchi Giuseppe, Verdi Augusto.
Bazzano. — Bragantini Luigi, Maraini Giocondo, Vecchi Pietro.
Bentivoglio. — Frattini Luigi.
Budrio. — Bergonzini Aldo.
Casalecchio di Reno. — Savigni Medardo, Savigni Sebastiano.
Castello d'Argile. — Fabozzi dott. Francesco.
Castelmaggiore. — Grassilli Benigno.
Castenaso. — Tosarelli Antonio.
Imola. — Betti Marco, Capra rag. Anco.
Persiceto. — Veronesi Vittorio.
Pianoro Livorgnano. — Magnani Arturo.
Rastignano. — Cattani don Eolo.
S. Giovanni Persiceto. — Ungarelli cav. dott. Teofilo.
S. Pietro in Casale. — Testoni Antonio.
Savigno. — Levoni Umberto.
BRESCIA. — Cagni Carlo Gaetano, Faini rag. Cipriano, Montanari Enrico, Noventa Elmino, Rastelli Dante, Venturelli Enrico.

Per sole 5 rate mensili da Lire venti
VENDITA RISERVATA AGLI UFFICIALI ED IMPIEGATI DELLO STATO
Magnifico apparecchio fotografico a doppio tiraggio - Soffietto in pelle - Copertura in kesatol - Guernizioni nichellate - Otturatore «Ibso» per pose brevi, lunghe ed istantanee da 1 ad 1/100 di secondo - Obbiettivo rapido aplanatico luminosissimo - Mirino girevole - Attacchi a vite pel treppiede - Tre chassis in metallo e porta film pack.
A. BERRY
GRANDI MAGAZZINI DI OTTICA E FOTOGRAFIA
TORINO - VIA ROMA N. 1
BINOCCOLI PRISMATICI PER TEATRO .. E CAMPAGNA E TIPI MILITARI
Casa fondata nel 1875

BRODO MAGGI IN DADI
Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2.50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !

Bassano. — Alghisi Giuseppe.
Bedizzole. — Negretti dott. Alfonso.
Chiari. — Palvarini Beniamino.
Coccaglio. — Bracchi Giuseppe, Lazzari Gualtiero, Plebani Battista, Rocco Faustino.
Cologne. — Metelli Giuseppe.
Concesio. — Zinesi Cesare.
Dello. — Pozzali Giovanni.
Edolo. — Bormetti Bortolo, Tomasotti Domenico.
Gardone Val Trompia. — Decca don Guido.
Gargnano. — Avanzini ing. Eligio, Bertolini Ernesto.
Gavardo. — Salvadori Martino.
Ome. — Ghirardelli geom. Paolo.
Palazzolo sull'Oglio. - Valenti Santo.
Pavone Mella. — Cantarelli Lamberto.
Pessaze. — Milesi Pietro.
Pisogne. — Pelle Federico.
Polaveno. — Alberti Giov. Battista.
Pontevico. — FONTANA DOMENICA ved. BOSIO, Longoni Antonio.
Vobarno. — Bignotti Giovanni.
CAGLIARI. — *Abbasanta.* — Manconi Clemente.
Carloforte. — Fontana dott. Vittorio.
Lunamatrona. — Mancuso Garau Luigi.
Muravera. — Sassu Salvatore.
Sarroch. — Ligas rag. Giuseppe.
CALTANISETTA. — *Pietraperzia.* — Salvaggio avv. Calogero.
CAMPOBASSO. — *Guglionesi.* — Del Torto Pasquale, Società Automobilistica Frentana.
Limosano. — Rubustella Celeste.
S. Angelo del Pesco. — De Palatis Giuseppe.
CASERTA. — *Fontana Liri.* — Luraschi Federico.
S. Maria Capua Vetere. — Ciccarelli avv. Roberto, Trepiccione Alfredo.
S. Prisco. — Ventrone Ayassa Mario.
CATANIA. — D'Amico rag. Cosimo, De Gaetani prof. dott. Giovanni.
Riposto. — Caltabiano Rosario.
CATANZARO. — Infelise Pasquale, Morace Giuseppe, Morace dott. Vitaliano, Stampacchia Stefano.
Serrastretta. — Misante Umberto.
Tropea. — Baldanza Francesco.
CHIETI. — Muzii Giuseppe.
COMO. — Anderbegani Temistocle, Barge mons. Luigi, Bedetti Arturo, Frangi Camillo, Gaspari Innocente, Gastaldi Biagio, Lucioni dott. Carlo, Monteggia Arturo, Ortello Luigi, Pioletti avv. Umberto, Pozzi Romeo, Ronchi Carlo, Steiner Giorgio, Tomaselli Vittorio.
Albate. — Introzzi Pietro.
Bazza. — Fabbri Pietro.
Bellagio. — Lonati Piero.
Besano. — GIROLA MARIA.
Brinzio. — Piccinelli Carlo.
Cantù. — Scotti Luigi.
Capiago. — Bertolotti dott. Vincenzo.
Cascina Amata di Cantù. — Terraneo Dino.
Contra. — Usuelli Ferdinando.
Cortenova. — Conca Antonio.
Cunardo. — Sartori Beniamino.
Galliate Lombardo. — Bellardi Alfredo.
Induno Olona. — Brambilla Eugenio.
Laveno. — Gallicani Dino.
Luino. — Birago Tancredi, Monteggia Attilio.
Missaglia. — Volpi Enrico.
Mondonico. — Ripamonti don Giovanni.
S. Fedele. — Croppi Silvestro.
S. Giovanni alla Castagna. — Colombo Giuseppe, Galbusera Donato.
Varese. — Martinelli Paolo Artus.
Vignola. — Mauri Cesare.
COSENZA. — *Cassano all'Jonio.* — Chidichino avv. Paolino.
Corigliano Cal. — Marino Pietro.
Rossano. — Rizzo Giuseppe, Sorrentino Vincenzo.
Rovito. — Marra dott. Giuseppe.
S. Sosti. — Coscarelli Francesco.
CREMONA. — Badaracchi Alberto, Cometti Rinaldo, Faccini rag. Pietro, Filippini Luigi, Giuntani Giuseppe, Manfredi Cristoforo, Meazzi Giuseppe, Melodia dott. Umberto, Scotti rag. Giuseppe.

MOTO-BORGO

LA MARCA ITALIANA
DI GRAN LUSSO .. ..

Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO il quale con la sua signora ha compiuto il Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO
Via XX Settembre, 15 - TORINO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTU[NI]
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20.528.144,17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale [ha] accordi speciali a favore dei Soci.

Casalbuttano. — Formaggia don Vittorio.
Casalmaggiore. — Faita Belisario, Zavaroni Giuseppe.
Casanova d'Offredi. — Manfredi Innocente.
Longacqua. — Gatti Giorgio Aldo.
Montodine. — Longari Santo.
Motta Baluffi. — Venturini Giuseppe.
Offanengo. — Sacchi Gino.
Pizzighettone. — Gualtieri Giuseppe, Pozzali Pietro.
Stagno Lombardo. — Duinzani Ferdinando.
Vailate. — Clancigh Angelo.
CUNEO. — Bocca Luigi, Ferranti Vittorio, Prever Giovanni.
Acceglio. — Pepe Ottavio.
Cortemilia. — Caffa rag. Pietro.
Fossano. — Germanetti Giovanni.
Garessio. — Novara Tito.
Mondovì Piazza. — Viale Giuseppe.
Piasco di Saluzzo. — Chiolero Ervardo, Ronza Pietro, WILD CLARA nata MORGANDO.
Roburent. — Galliano Giuseppe.
Saluzzo. — Girello Sebastiano.
Savigliano. — Angaramo Michele, Bazzani Giorgio, Cantoni Giovanni, Monasterolo Giuseppe.
Venda. — Nota Federico.
FERRARA. — Mazzoni Mario, Pozzati Rino A., Ravenna rag. Rodolfo, Rietti rag. Giacomo, Sandri rag. Enrico, Toma Guido, Vita Finzi Arturo.
Argenta. — Squarzina Paride.
Poro. — Reggio Ercole.
Castegno di Tieni. — Vaccari Egisto.
FIRENZE. — Bianchi Luigi, Bruni Gino, Carelli Benedetto, Castellani Federico, Castellani conte Gio. Batta, Conigliani Aldo, Dalla Noce Dino, Frida Fritz, Frullini Luigi, Gerini Alessandro, Gerini Carlo, Gerini Lippo, Janer Alberto, LONI MARIA LUISA, Muzzi Fratelli, Pagnini Pietro, Pestellini Giorgio, Sannini avv. Guido Alberto, Tauherville Chamberlayne Paolo, Vannucci Tito, Viviani della Robbia march. Lapo.
Borgo S. Lorenzo. — Società Sportiva « Fortis Juventus ».
Campi Bisenzio. — Sarri rag. Alessandro.
Firenzuola. — Cappelli dott. Mariano.
Fucecchio. — Diridelli Raffaele, Galeotti Giulio.
Pistoia. — Biagiotti rag. Luigi, Tuci Francesco.
Prato. — Banchini Pietro, Lumini Umberto.
Rocca S. Casciano — Moroni Pacifico.
Sangodenzo. — Giannelli Luigi, Visani dott. Eugenio.
Signa. — Berti Torquato, Bonafè dott. Ettore, Levani Silvio, TADDEI MARIA.
FOGGIA. — TOTA SANTA ved. VACCARO.
Ascoli Satriano. — Burdin Aleardo.
S. Marco in Lamis. — Serrilli Emanuele.
Stornara. — Preziosi Vincenzo.
FORLI'. — Massari Ottavio.
Cesena. — BRUNELLI LAURA.
Rimini. — Niccolini Guglielmo.
Verucchio. — Trevisani Germano.
GENOVA. — Alessio Vittorio, Badano Ferdinando, Bianchi Pietro, Bosio Ernesto, Bruzzone comm. Emilio, Castello Nicolò, Conti Nino, De-Andreis Cesare, De Nicolai Bernardo, De Pauli Giovanni, Faido Luigi, Falchetti Egidio, Fornaro Aldo, Franchini rag. Carlo, Giolfo Dario, Griffi Giulio, Ingiani Mario Stello, Leoncini Salvatore, Mignanengo Gaetano, Novello Arturo, Paccani ragioniere Luigi, Parodi rag. Giannetto, Pedemonte Prospero, Pedevilla Roberto, Podenzana Annibale, Roberti Ugo, Roncogliolo Enrico, Schiaffino Prospero, Sciaccaluga Amabile, Sottani dott. Nicolò, Torielo Nicola, Valle Carlo, Viano Giuseppe.
Alassio. — Davigo Andrea.
Bolzaneto. — Magnani Seraf. Carlo.
Bozzoli. — Marin Raffaele.
Cornigliano Ligure. — Bianchi Giuseppe.
Cosseria. — Fiore Ernesto.
Dego. — Fava Giorgio.
Finalmarina. — Bolla Antonio, Sini Matteo.
Moconesi. — De Barbieri Natale, Musante Bartolomeo.
Montoggio. — FIRPO CATERINA.
Nervi. — Boero rag. Giuseppe.
Osiglia. — Badano Secondo.
Quiliano. — Dodino don Luigi.
Rapallo. — Bertollo Nicolò.
Sampierdarena. — Bonelli Giuseppe, Bruzzone Antonio, Casanova G. B.
S. Margherita Ligure. — Bardi A.

UTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
ILANO Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
LUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
INAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
efono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

LAMPADE, FANALI, PROIETTORI e FARI "AQUILAS,,
a gas acetilene
per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.
Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere
Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.
Fabbrica Fratelli Santini-Ferrara
Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro
Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

Città - Paesaggi ITALIA ILLUSTRATA Laghi - Musei
Esigere
Marca di Fabbrica
Cartoline artistiche finissime di lusso
"BRUNNER,,
Soltanto nei migliori negozi

Angelo, Germani Siro, Levrero Aristeo.
Sarzana. — Terzi avv. Pietro Arnaldo.
Savona. — BONICHI JONE, Martina dott. Giovanni, Rosso Angelo, Zanelli G. B.
Sestri Ponente. — Schiaffino Alberto.
Spezia. — Poggiolini Augusto.
Varazze. — Bodio Italo.
Voltri. — Gambino Enrico.
Zuccarello. — Leone Stefano.
GIRGENTI. — Municipio di Girgenti.
Racalmuto. — Talumello Barone, Galassi Luigi.
GROSSETO. — Fuligni Augusto.
Massa Marittima. — Badii Aldo, Inghetti Pietro.
Orbetello. — Rosati Giovanni.
LECCE. — *Brindisi.* — Jauch Carlo.
Maglie. — Alessandri avv. Emilio, Donno dott. Giuseppe, Scarzio Raffaele, Sticchi Ernesto.
Mesagne. — Minuiti Giovanni.
Otranto. — Pedone Giuseppe.
Poggiardo. — Stefanelli Primoldo.
S. Vito dei Normanni. — Nardelli cav. dott. Franklin.
Taranto. — Scuri geom. Ferdinando.
LIVORNO. — Lenzi Umberto, Raggio cap. Roberto, Sani rag. Giulio, Tocchino rag. Tomaso.
Marciana. — Velasco Francesco.
Poggio. — Misirocchi dott. Giovanni.
Porto Ferraio. — Ottolenghi cav. Bellom.
LUCCA. — Ferri ing. Giorgio, Minetti Bortolo.
Bagni Montecatini. — Innocenti Agostino.
MACERATA. — *Cingoli.* — Alessandroni Ferdinando, Benedetti Luigi.
Pioraco. — Fornarini Idelbrando.
MANTOVA. — Alberti avv. Francesco, Michielotto Giuseppe, Montanari prof. Carlo, Murari Mario.
Asola. — Monteverdi Cesare.
Borgoforte. — Marchi Francesco.
Dosolo. — Bongiovanni Giovanni.
Gonzaga. — Viganoni cav. uff. Tullio.
Ostiglia. — Minozzi geom. Mario.
Poggio Rusco. — Pastorelli dott. Gino Flavio.
Revere. — Panigadi Mario, Rossi dott. Pio.
Roverbella. — Saccardi Silvio.
Suzzara. — Cima dott. Giulio.
MASSA. — Dagnini Agostino.
Carrara. — Franzoni Alfredo.
Castelnuovo Garfagnana. — Livi Rodolfo.
Pieve Fosciana. - Bertagni Ernesto.
MESSINA. — Letterio Biondo, Marra Alberto.
Barcellona. — Bartolone Gioachino.
Letoianni. — Mauro Pietro.
Spadafora S. M. — Lo Surdo Andrea.
MILANO. — Acquati rag. Umberto, Anghiglieri Ernesto, Ardemagni Giovanni, Asciamprener Felice, Baga Mario, Balestrini Luigi, Bardelli Virginio, Bareggi Luigi, Bartolazzi Arturo, Battelli Giuseppe, Belinzoni comm. Francesco, Berio Vincenzo, Bertazzoni Agenore, Bertola Ruggero, Bianchi Giuseppe, Bignami sottoten. Riccardo, Bignotti Vittorio, Bindi Cesare, Blattiner Giuseppe, Bogani Aristodemo, Bogani Ferruccio, Brioschi Francesco, Biitzberger Alberto, Buzzetti Giuseppe, Cappellini Alessandro, Casalis Amedeo, Casanova rag. Luigi, Cattoretti Sandro, Cavadini Ademante, Celli Pietro, Cerrini Mario, Chivalo dott. Augusto, Comolli Paolo, Conti Mario, Cormanni Giuseppe, Crespi Cesare, Cucciati Luigi, Del Grande Armando, De Micheli Luigi, Des Chesnes Pierre, Dubini Ercole, Ferruccio Leone, Fiorani Socrate, Fogaccio Gaetano, Fontana Luigi, Forcolini Adriano, Galli Carlo, Garrone Umberto, Gazzoni Riccardo, Gelosa Antonio, Germani Germano, Gerosa Pietro, Giandello Angelo, Giuriati Carlo, Grazioli Giovanni, Grossi Giuseppe, Guarnieri Giacomo, Legnaioli Umberto, Lewis de Thierry ing. Roberto, Liberati rag. Ettore, Lutriani Albino, Magni Giovanni, Malgara Mario, MAMOLI ANGIOLA MARIA, Mangili Alfredo, Mangili Carlo, Mangili Innocente Gius., Mariani Ermenegildo, Melzi d'Eril conte Gius. Lodovico, Migliavacca Augusto, Milanesi Alessandro, Minorini Lodovico, Modestin Giovanni, Morettini Luigi, Morganti Armando, Morganti Odoacre, Musso Pier Giulio, Muzzio Carlo, Nava Giulio, Negroni Antonio, Nolli Giuseppe, Oldini Angelo, Orsaniga Carlo, Paganini Carlo, Paoli Arturo, Pera rag. Pier Carlo, Perassi avv. Tomaso,

Pillole FATTORI

GRATIS

Abbiamo sempre pubblicato che nessuna specialità è superiore alle

Premiate Pillole FATTORI

per combattere, vincere e debellare la

STITICHEZZA

Quantunque le nostre pillole sieno conosciute da tutti, pure per convincere anche i pochi increduli, mandiamo loro ***gratis*** a titolo di saggio, splendido campione di otto pillole dietro richiesta con cartolina-risposta diretta ai Chimici Farmacisti ***G. FATTORI & C., Via Monforte, 16 - MILANO.***

ZEISS

"TESSAR,,

1:3,5 — 1:4,5 — 1:6,3

Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi

OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO

In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici

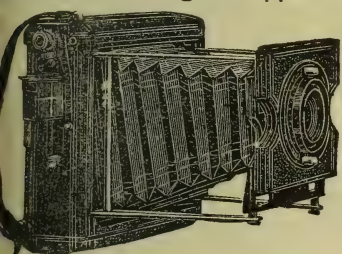
CARL ZEISS - MILANO

Piazza del Duomo, 19

Jena, Berlino, Londra, Amburgo, Parigi, Pietroburgo, Vienna, Tokio

Ponchielli dott. Annibale, Ponti Martino, Regola Vitale, Remondi Riccardo, Righetti Alfredo, Rivolto avv. Giuseppe, Rosa Norberto, Rössler Carlo, Sacchi Annibale, Salomoni Marino, Sando Luigi, Scamoni avv. Cesare, Schena rag. Silvio Albino, Scurati Lorenzo, Silvy Edoard, Soliani Ciro, Sostegni avv. Augusto, Stella Tullio, Sturni Gaetano, Scutter ing. Jacques, Taddei Carlo, Tarantola Cesare, Tonelli ing. Filiberto, Uggeri Angelo, Usellini Lorenzo, Valcamonica Pietro, Vernaschi Alfredo, Viganò Vincenzo, Vigotti Gaetano, Villasanta Giovanni, Visconti dott. Alessandro, Volpi Giulio, Watson Edward rag. Ernesto, Zanetto rag. Armando, Zucchelli Guido, Zuffi cav. Alfredo.
Affori. — Gastaldi Carlo.
Baggio. — Bellosio Giuseppe.
Bernareggio. — Leoni Gian Leone.
Boffalora. — Motta Guglielmo.
Busto Arsizio. — Bertani Pasquale, Ciceri Carlo Enrico, Rosso Mario.
Casalpusterlengo. — Sottini rag. Lodovico.
Chiaravalle. — Milanesi Abele.
Corbetta. — Meroni Giuseppe.
Cusano s. Seveso. — Mambretti rag. Giacomo, Peracchi Achille.
Desio. — Figliodoni Egidio.
Gallarate. — Castelnuovo Massimo, Macchi Rodolfo.
Lainate. — Fortunato Carlino.
Legnano. — Borghi Aurelio, Grassi Angelo, Refraschini Carlo, Sottocasa Alfredo.
Lodi. — Martini Ambrogio.
Magenta. — Andreoni Alessandro.
Monza. — Colombo Giovanni, Galbiati Pasquale, Ghezzi Giovanni, Sirtori Paolo.
Musocco. — Banzolo Raffaele.
Parabiago. — Bezzi Giuseppe.
S. Colombano al Lambro. — Lavezzi Giacomo.
S. Rocco al Porto. Benelli Umberto, Isella Enrico.
Saronno. — Anelli dott. Felice, Buzzetti Piero, D'Andrea Tucidide, Gianetti Daniele, Rimoldi Giuseppe, Vedovello Vittorio.
Sedriano. — Municipio di Sedriano.
Seregno. — Longoni Alberto, Martinoli Natale.
Sesto Calende. — Bianchi Cesare.
Sesto S. Giovanni. — Croce Amilcare, Lovati rag. Adolfo, Vitali Carlo.
Uboldo. — Savino Domenico.
Vanzago. — Forzenigo Emilio, Viganò Costante.
Varedo. — Camnasio Damiano, Discacciati Giusto.
Veduggio. — Colombo sac. Carlo M.
MODENA. — Berardelli Giuseppe, Formiggini Cesare, Gibellini Pio, Giberti Renato, Giuliani Alfredo, Giusti Riccardo, Grandi Gino, Guaitoli Armando, Guerrieri Felice, Lucchi dott. Carlo, Luppi Carlo, Muzzioli Aristide, Rossi Gino, Sartori Giuseppe, Lazzarini Enzo.
Finale Emilia. — Mannini cav. Antonio.
Vaciglio. — Vaccari Aristodemo.
NAPOLI. — Borgoni Robbi, Bozzi Vittorio, Bruno Salvatore, Caprioli Carlo, CARACCIOLO ACTON DI CELLAMARE ANNA, Chitti ten. Carlo, Coen Massimiliano, Del Balzo Giovanni, Della Mazza Barne, Ialace Luigi, Frocchiollo Michele, Galbo Calogero, Guida avv. Gennaro,

REGALO — REGALO — REGALO
OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.
F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)
Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

MURER'S EXPRESS
conosciuti i migliori apparecchi fotografici.
In vendita presso tutti i principali negozianti di articoli per fotografia.
Chiedere catalogo ai fabbricanti
F.lli MURER - OTTICI - Milano

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili. Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri.

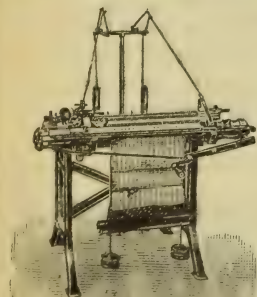
Biciclette "GÖRICKE"
con Gomme "PIRELLI"
MILANO - Corso Indipendenza, N. 1 - MILANO

La Calamita dott. Nicola, Lucantonio ing. Giuseppe, Maffezzoli Alfonso, Martino avv. Adolfo, Massari ing. Marino, Mastandrea avv. Giovanni, Merlino Ugo, Rota Edoardo, Scola Stefano, Sodo dott. Gaetano.
Casamicciola. — Cirelli geom. Michele.
Portici. — Rolando Domenico.
Posillipo. — Tarantini cav. Gaetano.
NOVARA. — Cantoni Angelo, Colli Medaglia Giuseppe, Dago Carlo, De Alessi prof. cav. uff. Evasio, Fornasari Filippo, Lorenzoni Angelo, Massa Armando, Mazzolini rag. Antonio, Nissotti Francesco, Perfumo Pietro, Sguazzino Felice, Tagliavacche Giacomo, Zanotti Mario.
Biella. — Balzanelli Ferruccio, Landoni Oscar, Mello Rodorico.
Casale Corte Cerro. — LA CROCE ROSA.
Colazza. — Riboni Pietro.
Domodossola. — Simonetti ing. Simone.
Ghislarengo. — Guidetti Giovanni.
Graglia. — Millauro O.
Intra. — Weidlich ing. Arturo.
Iselle. — Fanizza Nicola.
Livorno Vercellese. — Ghiglia Giuseppe, Pelle Enrico.
Orta Miasino. — Capra Lorenzo.
Pallanza. — Lavatelli ing. Pietro, Maggio avv. Antonio, Romanzacchini Luigi.
Ponderano. — Tarabbo Germano.
Rialmosso. — Boggia Merlo Albino, Boggia Merlo Giuseppe.
Stresa. — Prini Enrico.
Trarego. — Meda Vittorio.
Trino Vercellese. — Brusa Nino.
Tronzano. — Poggiani dott. Adolfo.
Varallo Sesia. — Milanesi canonico Gaudenzio, Topini Cleto.
Vercelli. — Fassetti Celestino, Maiotti Giuseppe.
Vigliano Biellese. — Gubernati Quinto.
Zubiena. — Anselmino don Ermenegildo, Bandrocco dott. Giovanni.

PADOVA. — Brolatti Piero, Canei Alessandro, Costa Giovanni, Gruber Giorgio, Michelotto Mario, Miozzo Perfetto, Nalesso Giacinto, Romis Gino, Tamiozzo Ferruccio, Titta Carlo.
Cittadella. — Monis dott. Lodovico.
Fontaniva. — Gibellato Oscar, Simeoni Bortolo.
Monselice. — Zeni dott. Stefano.
Saccolongo. — Poli Giuseppe.
Stanghella. — Spolaore Francesco, Vicenzetto Erasmo.

PALERMO. — Allione Achille, Andreini Colombo, Bentivegna Pietro, Bertolini Francesco, Di Piazza Giuseppe, Ferlisi Fausto, Lo Bianco rag. Vittorio, La Guardia ing. Luigi, Perricone Benedetto, Rovetta Rodolfo, Viola rag. Ernesto.
Geraci Siculo. — Rosario Invidiato.
Palazzo Adriano. — Dora Crispi avv. Gabriele.
Termini. — Oddo Salvatore.
Vicari. — Sala di Lettura.

PARMA. — Bocchi dott. Carlo, Boni Attilio, Cavatorti dott. Pietro, Molossi nob. Gontrano, Rolandelli Marco.
Borgotaro. — Corsini dott. Francesco.
Busseto. — Arrighi Giovanni.
Cortile S. Martino. — Campanini don Luigi.
Ramiola. — Melocchi dott. prof. Fortunato, ROSSI LUCIA.
Salsomaggiore. — Gardini Luigi, Viaroli Giuseppe, Zambelli Enzo.
Sissa. — Costa ing. Romeo.
Soragna. — Testi Remigio.
PAVIA. — Ciapessoni dott. prof. Piero, Cipolla Pierino, Gatti Aldo, Lanfranchi Giuseppe, Marconcini rag. Gaspare, Muzio rag. Francesco, Pedata cav. Giovanni, Poletti Mario, Rossi Erminio, Rossi Giuseppe, Sinforiani avv. Italo, Spalla Canzio.
Broni. — Lecchi Carlo.
Carbonara al Ticino. — Colombani Giuseppe.
Castelnovetto. — Guiliboni Felice.
Cava Manara. — Angelini Nino.
Copiano. — Dehò Francesco.
Corteolona. — Crotti rag. Silvio.
Dorno Lomellina. — Bonissoni Giuseppe.
Ottone. — Canevaro Antonio.
Pieve Porto Morone. — Capelli Renzo.
Salice. — Antonini Attilio.
Scaldasole. — Vittadini Piero.
Vidigulfo. — Pasini Angelo.
Vigevano. — Freggio Attilio, Gusberti Cesare, Silva Filippo.
Voghera. — Manara Vittorio.
Zeme. — Merlo Giovanni.
PERUGIA. — Benemio Giovanni.
Acquasparta. — Rinaldini Antonio.
Assisi. — Del Citerna prof. Dante.
Campello. — Pranzetti Esoperanzo.

Le migliori e più convenienti Macchine da Maglieria? le "WEINHAGEN" (Gloriosa)

maneggio leggerissimo, carro corto, ultimo sistema, serratura tubolare, spazzolini apriaghi, universalmente riconosciute per le più perfezionate.

SERIISSIME GARANZIE

Chiedere cataloghi, preventivi gratis a Sez. V.

GUSTAVO WEINHAGEN & C.
MILANO - Via Donizzetti, 6

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii STERN-SONNEBORN GENOVA

Papigno. — Angeletti Ruggero, FILIPPETTI ERMA, Mazzetti Odoacre, Salvati Francesco.
S. Vito in Monte. — Cinelli dott. Angelo, Corneli Giuseppe.
Scheggia. — Colombini Angelo.
Spoleto. — Piperno Riccardo.
Terni. — RUFFO duchessa SASSO NATALIA.
Todi. — Giovanola Porzio Lodovico, Pensi Ascanio.
PESARO. — *Cagli.* — Grossi Enrico.
Fano. — Mengaroni Arnaldo.
Macerata Feltria. — Villa Giuseppe.
Saltara. — MARONCELLI VIRGINIA.
Sassocorvaro. — Andreoni Antonio.
Serrungarina. — Facchina Domenico.
Sorbolongo. — Fiorelli Quinto.
PIACENZA. — Camoni Daniele, Cavalli Pietro.
Ferriere. — Bacigalupi Francesco.
Gropparello. — Gandolfi Pietro.
PISA. — *Collesalvetti.* — Pupi Antonio.
Lari. — Papasogli Pizzotti avv. Ernesto.
Marina. — Chiarinotti don Andrea.
Piombino. — Capanni Sergio, Lippi rag. Ugo.
Pontedera. — Barsacchi Ferdinando.
Suvereto. — Morghen Filippo.
PORTO MAURIZIO. — Cassini Carlo.
Airole. — Benedetti Luigi, Da Cortà Inmei Pietro, Fantoni Giulio, Galli Enea, Grilli Luigi, Iperti Bartolomeo, Menghini Valentino, Molinari Lorenzo, Papetti Gioachino, Pasquali Giovanni A., Pini Giuseppe, Ricciotti Domenico, Ronchetto Domenico, Tabacchi Amedeo.
Borgomaro. — Ramoino Francesco.
Costa d'Oneglia. — Amerigo Simone.
Oneglia. — Musso Carlo Vittorio.
Pieve di Teco. — Fresia Paolo, Morchio Giacomo, Zunino Italo.
San Remo. — Amalberti Luigi, Ameglio Giovanni, Balestra Carlo, Brocchi Federico, Cantù Ezio-Filippini Adolfo, Ginatta Cristoforo, Gragnani Antonio, Mazzini Serafino, Porre Pierino, Rosenga Ranieri, Venturelli Mario.
Taggia. — Mandracci G. Batta.
Triora. — Rossi Giuseppe.
Trucco. — Trucchi Antonio.
Vallecrosia. — Gillo Andrea.
Ventimiglia. — Bosio arch. Giuseppe, Fechino dott. Giorgio, Nannoni Lorenzo, Romoli Alfonso.
Verezzo. — Giordano Stefano.
POTENZA. — Mariani ing. Primo.
Accettura. — De Lisi Michele.
Acquafredda. — Faraco Biagio.
Atella. — Saraceno Giuseppe.
Matera. — Malvinni Malvezzi duca Luigi.
Moliterno. — De Carlo Ferdinando.
Pescopagano. - Pinto Michele Emilio.
Pisticci. — Leone Pietro.
Tricarico. — Juvone Pancrazio.
Venosa. — Ferrieri Leopoldo, Palmieri Erminio.
RAVENNA. — Casanova Enrico, Frignani rag. Giuseppe, Guerrini Eugenio, Miserocchi dott. Lavino.
Lugo. — Baldrati Paolo, Bardani Emilio, Faccani Giuseppe.
Russi. — Drei Giulio.
REGGIO CALABRIA. — Foti Roberto.
Ardore Marina. — Proto Nicola.

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

UNA SVEGLIA MERAVIGLIOSA
è quella inventata dai F.lli Faggiani di Torino
Questa sveglia brevettata, di primissima qualità, a scappamento ad àncora con marcia silenziosissima, venne combinata colla prima macchina parlante del mondo: il Miraphone, creando così il Miraphone sveglia. — Chi vuole essere destato soavemente da dolci suoni e canti si provveda di questa bella novità, e oltre al possedere una sveglia unica e singolare ha pure una macchina parlante di primo ordine che può sempre adoperarsi come qualunque altra macchina parlante senza sveglia.
Prezzo dell'apparecchio completo con 10 audizioni Lire **65**
(Franco nel Regno L. 2 in più) - Sconto ai rivenditori
Scrivere direttamente alla Ditta **FRATELLI FAGGIANI - Orologeria** TORINO Piazza Castello, 18
Catalogo Macchine parlanti Miraphone a richiesta.

EVINRUDE MOTOR,,
Motore staccabile, portatile per barca a remi.
Il primo motore fuori ...rdo costruito con cilin...ro orizzontale.
...rza 1 1/2 HP. - Peso Kg. 25
Inversione di marcia.
...pplicabile istantaneamente a qualunque barca a ...mi senza alcuna modificazione alla barca.
...ià da due anni in uso sui nostri laghi e mari.
Chiedere il Catalogo illustrato con certificati
Rappresentante ...enerale per l'Italia: **Giuseppe A. Carossi**
2, Piazza Tommaseo - MILANO

MAGNETI
RIPARAZIONI
GARANTITE a MAGNETI
DI QUALUNQUE MARCA
CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4
MILANO
Telefono 89-46
MAGNETI
MAGNETI
CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Ventilatore Elettrico

FÖN

Nuovissimo tipo !!

Di grande utilità nelle famiglie

APPLICAZIONI IPODERMICHE
d'aria fredda e calda a 50 gradi

In vendita a L. 50 presso

Ing. MONNET & CARAMELLI TORINO Via Sacchi, 28 bis

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO
Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSIL

per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe — Motori "REX, a benzina, olio pesante, ecc.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENT

Impianti per saldature autogene.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti :

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

PELLEGRINO

ESECUZIONE SUPERIORE

di MEDAGLIE e TARGHETTE

ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.

DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI

Domandate con cartolina doppia il catalogo alla

Ditta G. B. ROTA

della Casa d'Arte HUGUENIN & C.

Via Orefici, 26 - GENOVA - Telefono 57-35

Bagnara. — Gioffrè dott. Salvatore.
Gallico. — Cama Cesare, Landi comm. Giuseppe.
Palmi. — Bovi Vittorio, Calzona Giuseppe.
Roccella Jonica. — Tassone dott. Saverio.
Stilo. — Crea Alberto, Crea Vincenzo.
REGGIO EMILIA. — Speroni Cesare, Stirpe Ido.
Campagnola. — Panerari Francesco.
Carpineti. — Magnoni prof. dott. don Luigi, Sacchi dott. Luigi.
Ciano d'Enza. — Carlini Battista.
Guastalla. — Valenza Pietro.
Montecchio. — Pozzi Cesare.
Reggiolo. — Municipio di Reggiolo, Portioli Tancredi.
ROMA. — Albanesi Cesare, Anastasi Ettore, Ascoli Giuseppe, Bajardi Alessandro, Barini Giorgio, Benasconi Ferdinando, Biblioteca del Gruppo Giovanile Nazionalista, Bonaventura prof. Paolo, Castellani Achille, Coppolo Giuseppe, D'Alessandro Giuseppe, D'Andrea Ettore, D'Auria Vincenzo, De Céspedes Carlos Manuel, De La Arden rag. Oreste, Delfini rag. Corrado, Emmanueli Emanuele, Fabri Alfonso, Fidora Bruno, Gamberuti Gino, Giorni Vittorio, Jannetta rag. Enrico, Igino Marino, Lucci avv. Giuseppe, Melicchio Ettore, Messino Enrico, Micozzi rag. cav. Ercole, Milliet Giacomo, Parodi Mario, Pellegrini Aldo, Perugia Mario, Rodriguez Giuseppe, Roncallo Francesco, Salviucci conte Giulio, Schlosser don Filippo, SCIOLETTE EMMA, Serafini Renato, Signorini ten. Eugenio, Tizioni Guido, Tordelli Fausto, Unione Elettorale Cattolica Italiana, Vallebuona E. Emilio, Vitali comm. Edoardo.
Arsoli. — Marcelli Italo.
Bassanello. — Radaelli Leopoldo.
Civitavecchia. — Coleine Ettore, Morando Giovanni, Morando Raffaele.
Cori. — Di Meo Giulio.
Corneto Tarquinia. — Bagarotti Giuseppe, Persi Augusto.
Viterbo. — Panatto avv. Mario.
ROVIGO. — Cavallaro Franz.
Bagnolo Po. — Cucchi Pellegrino.
Lendinara. — Menotti Vittorio.
Santa Maria Maddalena. — Silvestri Guido.
SALERNO. — De Bartolomeis cav. Raimondo.
Roccapiemonte. — Circolo Mario Franco, Pescarelli dott. Andrea.
S. Giovanni a Piro. — De Risi Filippo.
Sapri. — Immediato Giovanni.
Vallo di Lucania. — Pinto ing. Nicola.
SASSARI. — *Dorgali.* — Secci Girellu Giovanni, Sini Giovanni.
SIENA. — Ficai Veltroni Pietro, Guarnieri Torquato, Parenti Lionello Fernando, Simonelli dott. Francesco.
Poggibonsi. — Papini Carlo.
S. Quirico d'Orcia. — Rabatti Luigi.
SIRACUSA. — *Augusta.* — Liggeri Migneco Angelo.
Modica Alta. — Salonia Gaspare.
Palazzolo Acreide. — Indica cav. Cesare.
Vittoria. — Cardelli Gaetano, Ma-

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie

33, BASTIONI VITTORIA — MILANO — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE
"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27

Liquore Strega
ALBERTI BENEVENTO
CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

Seta Svizzera
franca di dazio a domicilio

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Taffetas, Changeants, Façonnés, Crêpe deChine, Duchesse, Ecossais, Eolienne,** Mussola di 120 cm, da L. 1.25 il metro, **Velutti e Peluche** per Abiti, Camicette ecc., nonchè **Camicette e Abiti** con veri ricami svizzeri su Batista, Lana, Lino e Seta. Non vendiamo che stoffe di Seta pura, solida e garantita,, **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 26 (Svizzera)

Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo. ✕ ✕ ✕ ✕

✕ Sono stato venduto mille volte. ✕ ✕ ✕ ✕

Io sono il nuovo modello

"MAXIMALL,,

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina. ✕

Cataloghi e preventivi a richiesta. ✕ ✕ ✕ ✕

La Magicienne

SCHEMA

576-UG

DINAMO

"LA MAGICIENNE,,

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri } GARANTITI
Lettura d'un giornale a 300 "

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini,, di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE
COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

ganuco dott. Francesco, Paternò Gioachino.
SONDRIO. — Maiocco dott. Francesco.
Grossotto. — Mitta sac. Luigi.
Morbegno. — Ghislanzoni Giovanni.
Santa Croce. — Mangioni sac. Salvatore.
Sondalo. — De Giovanni sac. Natale.
Talamone. — Fontana sac. Natale.
Villa di Chiavenna. — Damiani sac. Alessandro.
TERAMO. — Valentini rag. Guido.
Atri. — Fieri Fierli Otello.
TORINO. — Amadio Icilio, Astrua Giuseppe, Aversa Liborio, Basso Mario, Bava Angelo, Bechis Pietro, Beltrami cav. Guido, Beltrami cav. Leopoldo, Bertello Guido, Bertorello Mario, Bevilacqua Mario, Bocca sac. Giuseppe, Boggero Giuseppe, Bonelli dott. cav. Luigi Giorgio, Borione Martino, Bruno Anselmo, Capirone Felice, Caretto Guido, Carpignano Giuseppe, Casalegno avv. Alessandro, Cattaneo Enrico, Chiarbonello Vincenzo, Collo Bartolomeo, Contini Giovanni, Corino Costantino, Cortellini Arturo, Cotti Domenico, Cullati Guido, Da Riz Mario, De Lorenzi Luigi, Fasola Alfredo, Fassio Luigi, Fassone Giovanni, Fernex Aldo, Ferraris Pietro, Furst Filippo, Gariglio ing. Giovanni, Ghiotti Angelo, Giani Alberto, Gilardi Domenico, GIORDA VITTORIA, Giusti Giuseppe, Gospodinoff Bogio, Guasco Carlo, Guglielmi Aldo, Landini Giuseppe, Lavatelli dott. Carlo, Lenzi Edmondo, Loewenthal Edoardo, Lucchesi Salvatore, Macchiandi Mario, Manzoni Edoardo, Marchiandi Umberto, Mascioni Giovanni, Mezzetti Felice, Micheletti Federico, Monaco Clemente, Monetti Lorenzo, MONTALENTI dott. TERESA, Moscatelli rag. Alfredo, Mjino Luigi, Navone Oreste, Navone Paolo, Novarese Giuseppe, Obermitto Giovanni, Oddone Luigi, Panivello Augusto, Parenti Cesare, Pavese Ettore, Perinetti Emanuele, Piana dott. Giovanni, Pistoni Hector, Porro Vittorio, Portalupi Luigi, Possola Giuseppe, Pozzi Enrico Manfredo, Prochietto Giovanni, Ratti ing. Carlo, Rissone Domenico, Ronchi Giovanni, Rosso Giuseppe, Rovera Giorgio, Sapelli Giorgio, Scagliotti Leonardo, Serra Francesco, Soldati Guido, Stella Martino, Tosto Antonino, Turbarello-Vigna Domenico, Valazza Luigi, Vallino Giovanni, Vigna Antonio, Vinci Carlo C., Wuhrer Romolo, Zegna Corradino.
Alice Superiore. — Targhetta Cesare.
Avigliana. — Alasonatti dott. cav. Delfino, Bertonasso Edoardo, Signoretto Giovanni.
Bussoleno. — Albricot Giuseppe, Perotti Edoardo, Sport Club, Votta Giovanni.
Carmagnola. — Donno Ernesto.
Châtillon. — Ferrando Luigi.
Foglizzo Canavese. — Barbero Giovanni.
Giaveno. — Delorme Antonio.
Grugliasco. — Tobia Stefano.
Issime. — Scovazzi dott. Silvio.
Ivrea. — Borello Giuseppe, Giuliano dott. Attilio, Pilade Benedetto, Tha Paolo.

D.r G. LANGBEIN & C.o MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA-SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000

Direzione Centrale: MILANO

Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

LONDRA — 1, Old Broad Street

UNIONE ZINCOGRAFI

PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO
Via Spontini, N. 5 - MILANO - Telefoni 30-036 e 30-040

Clichés - Galvani - Tricromie

LAVORI ACCURATISSIMI E PERFEZIONATI, ARTISTICI E COMMERCIALI
RIPRODUZIONI FOTOMECCANICHE D'OGNI SISTEMA

Cinque Gran Prix
Undici Medaglie d'oro

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO
Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9

CAMILLO OGGIONI & C.

TORINO
Via Silvio Pellico, 8

Calzaturificio di Varese

SARDI TROLLI & C. - Concessionari

FILIALI:

MILANO - ROMA - GENOVA TORINO - VENEZIA - BOLOGNA - FIRENZE - BRESCIA PADOVA - MONZA - CREMONA - SAMPIERDARENA FERRARA - LODI .. ..

CAPPA DOMIA

SPORT-ALPINO

Dal Cervino al Rosa

per la grande escursione Alpina Nazionale promossa dal Club Alpino Sez. di Milano, la

SARTORIA SUARDI

MILANO - Via Dante, 7

Casa speciale per equipaggiamento e abbigliamento sportivo

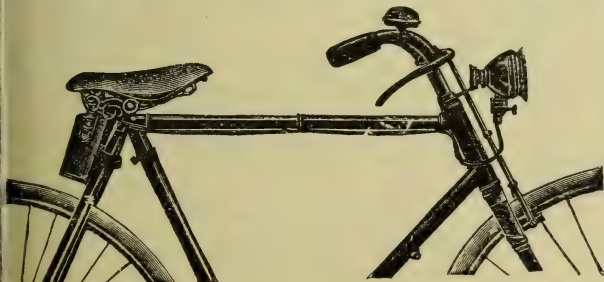
Offre ai partecipanti, un costume sport Loden, camoscio e grigio, extraforte a L. 45, nonchè mantelline Loden, e articoli diversi inerenti, a prezzi inferiori ai normali.

CATALOGO ILLUSTRATO GRATIS

Mattie. — Bellando Pietro.
Moncalieri. — Bonino Giuseppe, DEZOLT ANTONIETTA.
Nus. — Foy Severino.
Pinasca. — Scaglietto Francesco.
Pont Canavese. — Aimone Carlo.
Ponte S. Martin. — Sannia Oreste.
Reaglie. — Boccardo Arturo.
S. Ambrogio. — Allasia Domenico.
Strambino. — Accotto cav. on. Guido, Rossi Antonio.
Susa. — Bechis Camillo, Bertotti dott. Paolo.
TRAPANI. — *Salaparuta.* — Amenta Andrea, Leonardi Giuseppe.
TREVISO. — De Nobili Alessandro, Dinale Ottavio, Frezza Lino, Lorenzon Ferdinando, Mardegan don Adolfo, Nardari comm. Francesco, Ortolani Francesco.
Caerano. — Penzo Fortunato.
Castelfranco. — Renzi Francesco.
Conegliano. — De Nicolao Emilio, Fiumicelli Giovanni, Spegazzini Carlo.
Crespano Veneto. — Rossi Peppino.
Farra di Soligo. — Savoini Luciano, Spironelli Giuseppe, Frezza Angelo.
Tarzo. — Bettoni Cesare, Longo Giacomo.
UDINE. — Cosani Guido, Fumi Silvio, Grassi Amedeo Libero, Grinovero Giacomo, Paludet Pietro, Scholl Gualtiero.
Cividale. — Pascoli Luigi.
Forni di Sopra. — Pavoni Ermenegildo.
Latisana. — Monti Battista.
Maniago. — Dorigo Mario, Mazzoli Volveno.
Palmanova. — Albanese Angelo, Carucci Carmine, Franchina Salvatore.
Platischis. — Faidutti don Luigi.
Pordenone. — Mauro Egisto, Zago Giuseppe.
Pravisdomini. — Chiminelli Giuseppe, Maronese Alberto, Marson Antonio.
Roveredo in Piano. — Dal Piero Pietro.
Sacile. — Moretti Gio. Batta.
San Giorgio Nogaro. — Costantini Daniele, Fetri Cornelio, Mamoli Marcello, Sguazzaro Giovanni.
Tolmezzo. — Cella Vittorio.
VENEZIA. — Baccalin Luciano, Bertocchi Vincenzo, Bloch Mario, Boggio Pietro, Bonamico Augusto, Boris Arnaldo, Bressan Vittorio, Burigo rag. Amedeo, Bert Cahn, Consolo Alessandro, Dell'Isola Molo conte ing. Vittorio, Farina Emilio, William Fog. Ghigi Edgardo Armando, Mansutti Giovanni, Maraffi ing. Vittorio, Marangani Giorgio, Marinoni avv. Mario, Pegorini Daniele, Ponti Arturo, Salvadori Mario, Sitran Giuseppe, Venuti Giovanni.
Chioggia. — Mainardi Umberto, Viola Umberto.
Martellago. — Centelli Pietro.
VERONA. — Albasini Paolo, Alessandri Alessandro, Bognolo ing. Nicola, Fiorenzi ing. Livio, Fratelli Tapparini, Giberti Luigi, Longo Luigi, Pagan de' Paganis Lamberto, Reichenbach Carlo, Reichenbach Giacomo, ROTONDI ELISA ved. ALBERTINI, Tavella Oreste.
Caprino. — Provolo Ferruccio.
Malcesino. — Hoffmann Werner.
Nogara. — Caretta Ugo.
Peri. — Carlini Carlo.
Pressana. — Municipio di Pressana.
S. Ambrogio V. — Pellegrini Marco.
S. Giov. Lupatoto. — Borile Modesto, Orlandi Ettore.
Sanguinetto. — Murari Giovanni.
VICENZA. — Allegro Lorenzo, Dal Bon Giacomo, Farina Giuseppe, Gasparinetti Antonio, Paiello conte Pagello, Pilastro Augusto, Sommaville Antonio.
Camisano. — Piacentini Pietro.
Gallio. — Pappalardo Emanuele.
Longara. — Chemello Pino.
Lonigo. — Dorilas L. Walters, Martinoni Paolo, Rigamonti Paolo, Sandri Sandro, Zuccante Italo.
Marostica. — Armani Raffaele, Serafini Emilio.
Montebello. — Zichele Giovanni.
Montecchio M. — Sprea Eliseo, Zini Antonio.
Primolano. — Tommasini ten. Oscar.
Rossano V. — Bordignon Attilio, Bosa Domenico.
Sarego. — Dalla Piccola Domenico, Peruffo dott. Gino, Tibaldo Domenico.
Schio. — Sartori prof. Antonio.

COLONIE ITALIANE.

COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Barsanti Francesco, Battistello Giordano Bruno, Becherini Bruno, Giudicepietro Vittorio, Nizzola Guglielmo, Paci Giovanni, Rossignol Silvano, Traversi Giuseppe, Vellani dott. Ercole.
Mersa Gulbut. — Pozzi Andrea.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca — C C — ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

SOMALIA. — *Danane.* — Mele G. B.
Itala. — Nicosia cap. Vito, Tamberi Adelindo.
CIRENAICA. — *Derna.* — Angeli Saverio, Baroni Antonio, Corvo Renato, Dyalma ten. Ruggiero.
Tobruk. — Giovannetti Ernesto, Ricco Marco Emilio.
TRIPOLITANIA. — *Bu-Sceifa.* — Gianlongo Biagio.
Misrata. — Bruno Luigi, Messere Modesto.
Tripoli. — Borga cap. Carlo, Fiorentino Luigi, Frascarelli Ugo, Gennaro Giuseppe, Greco Vittorio, Landi Umberto, Marco Matteo, Tulli ten. Andrea.
Homs. — Fardella Mario, Fiorentino ten. Antonio, Malerbi Vincenzo, Milea Giuseppe, Monterano Raffaele, Panzieri Filippo, Ruocco Aniello Mario.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — De Rossi Giovanni, Machlig Antonio Vittorio, Olivetti Pilade, Princ Giovanni, Prochaska Arnoldo, Veneziani dott. Bruno, Zenker Enrico.
Dignano. — Dozzi Amedeo.
Gorizia. — Christan Giovanni.
Gradisca. — Marega Francesco.
TRENTINO. — *Trento.* — Palaver Luigi.
PROVINCIE DIVERSE. — *Cervignano.* — Fornisir Virgilio.
Fiume. — Medanich Delmiro.
Graz. — Bravo Emilio.
Ragusa. — Capponi Sivilotti rag. Gino, Gelinich Gino.
Ratten. — Olivotto Attilio.
Segna. — Scarpa Eugenio.
Vienna. — Jolles Enrico.

Francia.

Amiens. — Yvert Louis.
Lourdes. — Benoit Charleville.
Nizza. — Cavaglione cav. Salvatore, De Marsanich avv. Alberto, Rocco dott. Guido.
Parigi. — Arditi Stefano, Lebreton Leon.

Principato di Monaco.

Monaco. — Pancrazi-Ampugnani Antonio.
Beausoleil. — Barletti Ugo.
Condamine. — Cassini cav. Fruttuoso, Vaccarezza Tomaso.

Germania.

Maizieres les Metz. — Vitali Pietro.
Mottingen. — Nicoloso Pietro.

Inghilterra.

Brighton. — RICCARD FRANCO JULIA.
Londra. — Bodega Giuseppe, Wazzetto Ernest B.

Repubblica S. Marino.

Serravalle. — MANZONI BIANCA.

Serbia.

Belgrado. — Croce Emilio, Gaudioso Oreste.

Svizzera.

CANTON GRIGIONI. — *Guarda.* — Guffanti Giuseppe, Tealini Giuseppe.
CANTON S. GALLO. — *Stranbenzell.* — Del Fabbro Ottavio.
CANTON TICINO. — *Barbengo.* — Lomazzi Tullio.
Bellinzona. — Rei Adolfo.
Bodio. — Moest don Martin, Pedroli-Bodio Severino.
Capolago. — Clerici Roberto.
Locarno. — Magnoni Pasquale.
Lugano. — Viglezio Banfi Attilio.
Ponte Tresa. — Tettamanti Arturo.
Sorengo. — Lampugnani Ettore.
CANTON DI VAUD. — *Losanna.* — ZUMBRUNNER BORGATA EMMA.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Romani Luigi.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

S. Paulo. — Caropreso Antonio, De Cordis Daniele, Fannucchi Argate, Gandolfo Giuseppe, Perotti Giulio, Ranzenigo Enrico.

Chile.

Tacna. — Bergamini Camillo.

Perù.

Lima. — Scavio Angelo.
Moquegna. — Minuto R. Attilio.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Arri Victor, Grimoldi Paolo, Lavalle Mariano, Robotti Adolfo, Verardo Ottavio, Zuntini Amleto.
Buenos Aires. — Broccardi Lorenzo, Casadio Domenico, Lico Raffaele, Locatelli Ilario.
Chivilcoj. — De Stefano Sebastiano.
Lehmann. — Chiappini Giovanni.
Mar del Plata. — Bellati dott. Silvio, Colombo Luigi.
S. Jorge. — Ascheri Angel, Boero Tomas, Casotto Felice, Ferri Louis, Giobergio Juan, Palavicini Enrique, Pedretti Canzio, Stefanutti Luis, Strassburger C.
S. Justo. — Ferrari Cesare.
Santa Fè. — Galetti Enrico, Olarte Antonio, Vairoli Vittorio.
Savedra. — Sozzani Rocco.
Tres Arroyos. — Marcello Pasquale.

Repubblica Domenicana.

La Vega. — Schiffino Pietro.
Puerto Plata. — Perrotta Giuseppe.

Uruguay.

Montevideo. — Carcavallo Antonio, Delgiorgio Raimondo, Monetti Giovanni, Nocetti Agustin, Pelozzi Pedro.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Infield. — Butler Theobald Fitzwalter.
Morristown. — Bastianello Candido, Simi Carlo.
Newark. — Citarella James A.

ASIA.

Port Said. — Di Bona J. Giuseppe.
Shanghai. — Bocciarelli Carlo, Concari Luigi, Howard R. H., Zanella Giuseppe.

Australia.

Auchland. — Marchesini dott. Giuseppe.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 SETTEMBRE 1912.

Soci annuali al 15 Agosto 1912	N.	99 340
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	891
	N.	98 449
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Agosto al 15 Settembre 1912 .	»	1 217
Totale Soci annuali	N.	99 666
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N.	4 999
Soci vitalizi dal 1º Gennaio al 15 Sett. 1912	»	521
	N.	5 520
TOTALE SOCI	N.	105 186

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6 8.

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - 1º ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione c trale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce e trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi mc cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarme alle famiglie. F.lli GIANELLO, pr

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1º or. C. Vitt. E

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em.

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 1 metri sul mare. Stagione Giugno Settembre. Amenissi posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. C climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umbert

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di pr ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo,

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

AUTOMOBILI **Storero** 1913

GARAGES STORERO

TORINO
Via Madama Cristina, 55

Chiedere informazioni
Prove e Cataloghi

ROMA
Vie Sicilia e Basilicata

MILANO
Piazza S. Giov. in Conca, 9

GENOVA
Piazza Verdi - Via Edera

PNEUMATICI

PETER'S UNION

MILANO
Foro Bonaparte, 70

TORINO
Via Carlo Alberto, 40

ILFORD PHOTOGRAPHIC PLATES

La più importante Casa Inglese fabbricante di LASTRE e CARTE FOTOGRAFICHE
Cataloghi e Pubblicazoni ILFORD gratis a richiesta.

ILFORD

I migliori prodotti fotografici del mondo
— 33 anni di successo per la loro bontà —
In vendita presso tutti i negozianti d'Articoli Fotografici

Rappresentanti Generali per l' Italia
UBERTALLI & MORSOLIN
Successori A. AMBROSIO
TORINO - Via S. Teresa, 0

ING. S. BELOTTI & C. - MILANO CORSO P. ROMANA, 76

STRUMENTI DI

MISURA E CONTROLLO

PER L'AUTOMOBILISMO E L'AVIAZIONE

Indicatori - Registratori di velocità e di percorso - Contatori chilometrici e di giri d'elica - Contatori di benzina - Indicatori di pendenza - Anemometri - Mulinelli - Bussole d'aviazione, ecc. — Ampermetri, Voltmetri per la verifica degli Accumulatori - Raddrizzatori di corrente per la carica di accumulatori sotto corrente alternata.

ARMI - PIETRO BERETTA - Gardone V. T. (Brescia
Vedi annunzio a pag.

TOURING CLUB ITALIANO
RIVISTA MENSILE

IN MEMORIA DEL DOTT. GILDO GUASTALLA

Un tristissimo annuncio colpiva di costernazione e di dolorosa sorpresa gli innumerevoli amici del dott. Gildo Guastalla: quello della sua perdita irreparabile avvenuta poco meno che improvvisamente nella notte del 12 dello scorso settembre.

Nessuno sapeva che fosse ammalato. Nessuno sospettava, che solo da pochissimi giorni l'uomo stoico si era ridotto a confessarlo ai famigliari, quando gli fu impossibile di nascondere l'ambascia dei suoi polmoni occlusi, cui l'aria non bastava più e che imploravano ossigeno.

Al Touring, ove Consiglieri e Sindaci erano divenuti tutti suoi amici personali e si aveva l'abitudine di vederlo alternare il soggiorno di Milano, con frequenti escursioni all'estero, le sue assenze non inquietavano nessuno. Di spesso veniva negli Uffici pel suo lavoro di capo sezione Automobilistica; di spesso gli si telefonava nei luoghi più disparati; si sapeva che in questo momento era a Brunate.

Ad un tratto vi fu preso da una polmonite violenta. Venne a Milano; in pochissimi giorni l'infezione malaugurata trionfò delle sue forze. Per noi che l'avevamo carissimo è una perdita grave che ci tocca duramente. La morte falcia senza riguardi nè avviso; ma non ce ne accorgiamo che quando abbatte qualche esistenza vicina al nostro cuore.

Gildo Guastalla era nel Consiglio del Touring dal 1903.

Sfavorito dalla natura per una paralisi ad una gamba, non si reggeva che coll'aiuto di bastone e cammi-

nava a fatica. Destinato così ad una relativa immobilità, l'automobile doveva redimerlo fisicamente: era intrepido e instancabile al volante.

Pieno d'ingegno, coltissimo, poliglotta, affinato da lunghi viaggi attraverso tutta l'Europa, nell'animo nobile nutriva ardimenti che sarebbero sembrati in disaccordo col suo fisico.

La sua tendenza sportiva l'aveva condotto a soggiogare in slitta o con altri mezzi ingegnosi molte altissime vette, ed aveva coronata una singolare carriera alpina coll'ascensione del Monte Rosa. Questo la misura della sua volontà.

Studi e viaggi ne avevano fatto uno specialista nella legislazione della circolazione internazionale. Era un profondo conoscitore di questa intricata e dibattuta materia, dove leggi e regolamenti mutevoli si sovrappongono e si modificano senza posa, secondo il prevalere del progresso battagliero e di resistenze tenaci, spostando abitudini e pregiudizi, modificando il diritto, creando tutto un ambiente nuovo intorno alle macchine nuove: la bicicletta, il motociclo, l'automobile. Sapeva tutti i bisogni della circolazione automobilistica; tutti gli ostacoli che a buon diritto le si oppongono, tutti gli altri che le creano il misoneismo, la prepotenza o l'interesse. Nella sua equità innata, rialzata dalla sua caratteristica bontà contemperava le opposte tendenze in giudizî chiari, modesti, sicuri.

Arguto, calmo, perseverante, era dotato come nessun altro, per la discussione collegiale, l'unica che abbia valore in materia così controversa e così impastoiata di rapporti, colle leggi, i regolamenti, le aspirazioni sfrenate degli interessati pro e contro.

Nulla scriveva; non faceva discorsi, eppure la sua propaganda, che si svolse per molti anni in tutti i consessi speciali, fu delle più efficaci. Senza scatti e senza esagerazioni, colla forza irresistibile del buon senso e della misura seppe imporsi in tutti gli ambienti.

Gildo Guastalla era da molti anni il rappresentante di diritto, per così dire, del Touring, ascoltato, rispettato, ben voluto in innumerevoli conferenze interne ed internazionali di clubs automobilistici, di governi ed intergovernamentali.

Risiedeva indifferentemente 8 o 15 giorni a Roma piuttosto che a Parigi, o in qualche altra capitale, prendendo parte in nome nostro ai lavori che prepararono e continuano a preparare indefessamente il progresso della circolazione generale.

Conosceva la maggior parte delle personalità sportive, professionali, amministrative d'alta portata che si occupano della specialità ed era con esse legato d'amicizia o da vincoli d'alta estimazione.

Così la sua azione era circondata da simpatie universali. Il Touring non avrebbe potuto desiderare rappresentante più autorevole ed ascoltato.

La misura di questo consenso è data da una nota veramente eccezionale: in molte occasioni il Guastalla rappresentò contemporaneamente l'Automobile Club d'Italia e il Touring, che, fraternamente uniti anche nella stessa persona, perseguivano identici scopi.

Ora quest'uomo buono e bravo non è più. Lo rimpiangerà amaramente la famiglia sua, cara al paese per le tradizioni patriottiche; lo rimpiangeranno l'A. C. I. e l'A. C. M. che lo avevano consigliere e lo contarono fra i collaboratori più attivi. Lo rimpiangeranno le società commerciali, in cui il largo censo gli aveva aperta la strada ad importanti posizioni; lo rimpiangeranno sopratutto gli amici del cuore.

Noi qui al Touring siamo a un tempo profondamente ambasciati e disorientati. Ci viene a mancare un buon amico che era per il Touring un appoggio saldo, fidato e capace.

La sua modestia, che confinava colla ritrosia, l'aveva tenuto poco in vista e la maggior parte dei soci ignora senz'altro l'azione di lui per quella ragione di cose che fonde nella collettività consigliare le iniziative personali.

Sappiano essi almeno da quest'ultimo saluto a lui, che essi hanno perduto uno dei più validi e più geniali lavoratori che in diciotto anni di vita il Touring ebbe nel proprio seno.

La GUIDA D'ITALIA del T. C. I.

Una grande opera di propulsione per il turismo

La Carta d'Italia volge al suo termine: si finirà di distribuirne gli ultimi fogli nel 1913.

Sarà quello il momento di volgere lo sguardo indietro, di giudicare se l'opera è riuscita nel fatto ciò che nel 1906 era stato promesso; se la sua influenza di propaganda ha raggiunto l'efficacia sperata.

Ma, in attesa che quel giorno ormai prossimo maturi, è obbligo di un vigilante Consiglio di guardare avanti, di preparare l'avvenire.

La tradizione del *ciclo delle Guide itinerarie* e della *Carta d'Italia* deve essere continuata da un'altra opera di coraggiosa iniziativa, di lunga portata, di sperato valore turistico.

Quale?

Da molto tempo i soci se lo domandano con interesse giustificato.

Essi sono stati interrogati direttamente nell'agosto 1911, con quella richiesta di « Una idea », che ebbe tra di essi un'eco intensa e prolungata. La loro attenzione fu ancora ridestata nell'agosto del 1912 con un secondo articolo, ancora « Per un'idea », che fruttò altre centinaia di corrispondenze.

Molti patrocinarono con calore idee assennate, buone da uno o da parecchi punti di vista.

Il Consiglio da parte propria studiò, anche colla scorta di tanti suggerimenti, ciò che meglio paresse adatto al Sodalizio per risolvere il complesso quesito: « fare opera tale da poter essere gratuitamente distribuita ai soci nel periodo di sua pubblicazione, da poter costituire un gradito, vantaggioso impiego delle finanze sociali (s'intende nella misura assegnata ad una pubblicazione) per la grandissima maggioranza dei soci ed esser incentivo alla maggior penetrazione del T. in ogni classe col diffondere sempre più l'interesse morale e materiale d'inscriversi al T. ».

E nella sera del 2 ottobre scorso il Consiglio si pronunciò in una seduta che resterà memorabile per il contributo di studio intellettuale tecnico e finanziario che vi portarono i Consiglieri — presenti tutti meno quattro assenti da Milano che diedero il loro cordiale assenso per iscritto, — ed i Sindaci.

Con accordo unanime tutti approvarono la proposta della Direzione di far seguire alla Carta una Guida generale; che s'intitolerà « *Guida d'Italia del Touring Club Italiano* ».

***

Titolo semplice e modesto, di opera che si propone un compito elevatissimo e pieno d'efficacia.

Si tratta di creare un lavoro che possa *giustificatamente* affrancare gli italiani dal visitare la loro patria guidati da stranieri, anzi, il più spesso, da uno straniero.

Diciamo senz'altro che lo straniero, da cui torna opportuno quanto difficile di affrancarci, è il Baedeker.

La possente Casa editrice, che per merito dei propri Titolari perfezionò l'arte difficile del far guide portandola alla perfezione, sa con giusto orgoglio che tutti in Italia apprezzano l'opera sua, ma deve anche trovare naturale questa decisione del T. che tenta di togliere a noi italiani un'amarezza nazionale. Anche se qualcuno volle ricercare nel Baedeker poche frasi non felici e qualche rara nota men che esatta, facendone argomento di aspra polemica, ciò non toglie che il Baedeker sia un monumento di sapienza pratica e che al suo Autore e al suo Continuatore, obbiettivamente giudicati, l'Italia debba da cinquant'anni una riconoscenza profonda, per essere stati tra i più grandi propulsori di movimento dall'estero verso il nostro Paese.

La guida mirabile continuerà ad esserlo senza dubbio per gli stranieri come ben lo merita. Ma l'italiano avrà fra poco una guida propria, schiettamente nostrale non solo (il che non sarebbe nuovo poichè altre guide italiane già esistono) ma impiantata coi mezzi poderosi che il Touring intende dedicarvi, il che è cosa nuova, e, soprattutto, diffusa coi mezzi suoi, ciò che sarà non soltanto cosa nuova, ma unica. La propaganda turistica di quest'opera, il suo valore popolare devono essere senza precedenti nella storia delle iniziative private similari.

Il progetto approvato dal Consiglio s'ispira alla coscienza della formidabile forza morale e materiale che il fascio di 110.000 soci intelligenti costituisce nel Paese.

Noi pensiamo che non faranno difetto intorno a noi le collaborazioni volonterose, dalle più modeste alle più alte. Crediamo che, al momento in cui li chiameremo, ci daranno la mano i soci isolati, i soci più cospicui, i competenti specialisti di ogni campo, gli Enti privati e pubblici di ogni ordine, i Corpi amministrativi costituiti, il Governo.

Non sono sovvenzioni di mezzi materiali che domanderemo loro. Il Consiglio del Touring ha preso per questo le proprie precauzioni. I Sindaci hanno esplicitamente dichiarato in Consiglio, in relazione scritta, che, studiato il progetto finanziario, lo considerano grandioso ma perfettamente proporzionato alle forze del Sodalizio.

Invocheremo invece da ogni parte appoggi morali e aiuti di collaborazione personale, sicuri di trovar buon viso. Debbono esserci aperte le porte dei musei pubblici e delle collezioni private; delle biblioteche e dei monu-

menti; delle chiese e dei chiostri. I Ministeri e tutti gli organismi che da essi dipendono — depositari di preziose informazioni — sentiranno per questa nostra opera veramente nazionale, quella calda simpatia da cui scaturisce subito il contributo efficace. E così i Comuni e gli Istituti che tengono le statistiche, le Ferrovie e le Compagnie di navigazione e di trasporto; e così le Associazioni professionali di tecnici e di scienziati e quelle di coltura superiore, media e popolare; e così i Sodalizî industriali e commerciali e sportivi e artistici. Ogni forma di attività nazionale, individuale o collettiva, sentirà che il quadro della vita italiana, che ci accingiamo a tracciare per tutti i turisti d'Italia, sarà un mosaico pel quale ciascuno può — anzi deve — dare il proprio sassolino.

Così sentiamo noi quest'opera modesta di apparenza, grandiosa di effetti; concisa fino alla durezza nella forma per condensare più materiale, enorme nelle sue radici ramificate a rinserrare ogni cosa che interessi del nostro bel Paese; rigidamente oggettiva, perchè ad ognuno sia libero il giudizio personale, ma intonata in ogni suo punto al pensiero della Patria. Vivo, forte, pulsante, dovrà scaturire da ogni sua riga che l'opera è la prediletta di un Sodalizio il quale pone sopra ogni altro suo scopo la santa scienza del suolo natale.

* * *

La decisione Consigliare di pubblicare la Guida fu presa al momento in cui questa *Rivista* era già licenziata alle stampe. Si potè trovarvi quindi soltanto lo spazio strettamente necessario per una breve comunicazione ai soci come la presente. Vi sarà tempo a riparlare dell'argomento.

Però almeno una parola sull'importanza materiale della pubblicazione, per misurare, sia pur grossolanamente, lo slancio che colle sue sole forze il T. darà alla propaganda turistica. La Guida sarà in sette volumi di circa 300 pagine fittissime ciascuno, con alcune centinaia di cartine topografiche, di piani di città, di panorami, di particolari per gli interni di edifici, musei e simili. Ogni volume, legato in tela, formerà un tutto a sè colla descrizione di un gruppo di regioni; l'ultimo, di sapore del tutto nuovo, sarà per le nostre colonie: Somalia, Eritrea, Libia. Tutto — redazione e cartografia — sarà originale.

E ancora, per finire, un numero. Il valore commerciale dei tre volumi del Baedeker è di 30 lire. Proporzionalmente, tenuto conto della maggior mole, la Guida d'Italia del T. C. I. ne varrà almeno 40. Calcolando sopra una probabile tiratura media di 150 000 copie il valore librario complessivo della grande opera salirà all'ingente importo di 6 milioni di lire.

E' un bilancio morale e materiale di cui i soci del T. possono sentirsi contenti, dovuto al legame costante da essi mantenuto. Il Consiglio, cui tocca in sorte fortunata di far valere questi vincoli nel campo di lavoro assegnatogli, è riconoscente alla compagine dei soci, ed orgoglioso di potersi ad essi dedicare così. L. V. BERTARELLI.

PAGAMENTO DELLA QUOTA 1913

(Italia e Colonie L. 6 - Estero L. 8).

La Direzione sarà grata a tutti quei soci i quali vorranno affrettare la rinnovazione della loro adesione al Touring effettuando subito il versamento della quota 1913 facilitando così grandemente il lavoro dell'Amministrazione.

Il versamento si può fare alla sede del Touring — Milano — via Monte Napoleone, 14, coll'invio di cartolina vaglia pure indirizzata « Touring Club Italiano — Milano — Via Monte Napoleone, 14 ».

Indicare esattamente il nome, il cognome, il numero della tessera e il domicilio attuale, richiamando il precedente in caso di avvenuto cambiamento.

Gli Uffici succursali ed i Consolati del Touring di Asmara, Bergamo, Bologna, Brescia, Catania, Como, Firenze, Genova, Lipari, Milano, Napoli, Palermo, Pavia, Roma, Siena, Torino, Udine, Varese e Venezia sono pure autorizzati alla riscossione delle quote di rinnovo e di associazione.

Effettuando il versamento della quota ad uno di questi Uffici è indispensabile di presentare la tessera e di dare le esatte indicazioni come sopra.

La Direzione sarà tanto più grata ai soci in quanto essi prenderanno l'occasione del *rinnovo dell'associazione per diventare quinquennali* (quinquennio 1913-1917) col versamento di L. 30 se residenti in Italia e nelle Colonie, di L. 40 se residenti all'estero, e meglio ancora per *trasformare la propria associazione in quella di socio vitalizio.*

I soci quinquennali nel passaggio a vitalizi hanno inoltre bonificate le quote anticipate per anni non ancora cominciati.

I soci sono avvertiti che l'invio delle pubblicazioni del 1913, *cominciando dalla* Rivista, *sarà sospeso a coloro che non avranno versato nel termine statutario e cioè entro il* 15 *gennaio, la quota* 1913.

Detto invio, compresi gli eventuali arretrati, verrà ripreso man mano che i soci avranno effettuato il pagamento della quota 1913.

L'Amministrazione del Touring provvederà all'emissione degli assegni postali per l'ammontare della quota aumentata delle spese d'incasso (L. 6,20 per Milano, L. 6,55 per il Regno, L. 8,55 per l'Estero) pei soci che non avessero provveduto nel termine statutario del 15 gennaio al versamento della quota annuale.

Valersi delle schede inserite nel foglietto colorato per rinnovare la quota, per passare vitalizi o quinquennali e per presentare un nuovo socio.

DAL CERVINO AL ROSA

L'escursione alpinistica dal Cervino al Rosa, indetta e organizzata dalla Sezione di Milano del C. A. I. patrocinata dal *Corriere della Sera*, appoggiata con bella concordia da tutti i giornali, rimarrà nei ricordi dello sport italiano. E rimarrà non perchè sia stata una straordinaria impresa, la quale abbia richiesto audacie insuete, ma perchè è riuscita una bella prova di entusiasmo, di disciplina e di organizzazione.

Ricordo che dodici anni or sono, in questa stessa *Rivista* il dott. Pietro Favari, dolendosi che il Touring Club Italiano non avesse già, sin d'allora, raccolti i 100.000 soci, sognati come un modesto alpinista può sognare la più alta vetta dell'Himalaya, deplorava lo scarso spirito di associazione e di coesione degli italiani, vedendo in ciò una ragione d'inferiorità verso altre nazioni le cui masse sanno, quando occorra, unirsi, fondersi, pensare ed operare come un sol uomo.

In questi dodici anni l'anima italiana deve essere maturata verso una virilità più conscia dei suoi doveri e dei suoi destini visto che in ogni campo si avverte una maggior unione d'intenti, una più pronta fusione d'idealità, e una più vigile coscienza della necessità della disciplina. Lo spirito di associazione ha fatto grandi passi e lo sport ne dà l'esempio. Gli scismi e le dissidenze sono in esso rarissimi; supreme autorità regolatrici hanno potuto affermarsi in ogni ramo dello sport, il quale essendo sempre e sovratutto competizione, offre più aperto il campo alle rivalità e ai contrasti.

La colazione a Valtournanche.

L'escursione alpina dal Cervino al Rosa è stata bandita da una società, ma fra elementi ignoti. Il programma offriva tre giorni di dure marcie, preceduti da una notte bianca e inframmezzati da altre due, con tre o quattro ore di sonno, ed entrambe, per i più, sotto una tenda militare all'aperto, nello spirabile ma rigido aere di un'altitudine da 1600 a 2000 metri, in prossimità dei ghiacciai. Nessun agio o *comfort* ma solo lo stretto necessario.

Eppure le mille iscrizioni si raggiunsero

presto e si sarebbero di gran lunga superate, se ciò fosse stato consentito dalle possibilità dell'organizzazione. E non solamente le so-

1. Un alt prima del Theodulo — 2. Alle falde del Cervino durante l'ascesa verso il Theodulo. — 3. L'ultima salita per raggiungere la capanna del Theodulo.

cietà formate di alpinisti e di escursionisti portarono il loro concorso di soci, ma nel lunghissimo elenco figurano società ciclistiche, di cultura popolare, di *foot ball*, di ginnastica e persino di divertimento. E un quarto almeno degli iscritti erano degli individuali e, fra questi, almeno due terzi semplici soci del Touring Club Italiano.

Ogni regione d'Italia era rappresentata. Numerosissimi gli elementi provenienti da regioni che non conoscono le forti altitudini e per i quali un ghiacciaio costituiva un po' come un sogno, perduto fra le nubi delle sommità inaccessibili. Tutte le professioni erano fuse, dalle più alte alle più modeste, dal deputato all'operaio. Tuttavia queste differenze sparirono presto sotto il costume alpinistico, nella solidarietà dell'intento e nella comune fatica, cosicchè ciò che sovra tutto caratterizzò l'escursione e che ne segnò il successo, non furon soltanto lo slancio con cui le mille iscrizioni vennero raggiunte, o l'organizzazione che rese la prova possibile, o la disciplina rigidamente osservata; ma fu l'entusiasmo che affratellò dall'inizio alla fine i mille partecipanti, negli avvicinamenti della marcia, nella promiscuità delle cordate e degli attendamenti e che, durante tre giorni, malgrado le possibili depressioni per la non lieve fatica, evitò ogni incidente spiacevole, non lasciando strascichi di ricordi meno che lieti.

***

Io non descriverò l'escursione. La cosa è già stata fatta ed ora riuscirebbe tardiva. Il mio compito è più retrospettivo, quello cioè di rilevare gli insegnamenti di una prova, nuova certamente nel suo genere e alla quale non mancarono le opposizioni. Com'è noto nello sport alpinistico, esistono due correnti: una che lo vorrebbe popolare, e l'altra che lo desidera aristocratico. Questa seconda corrente, teme che il numero torni a detrimento della qualità degli alpinisti e dei risultati a raggiungere, mentre la prima pensa che l'elevazione del gran numero alle bellezze e alle fatiche della montagna, non possa che giovare allo stesso sport alpinistico, creando attorno, alle grandi prove, concesse ai pochi, un ambiente favorevole.

Forse, come sempre, la ragione sta un po' da entrambe le parti. Lo sport alpinistico non può, per le sue esigenze e i suoi pericoli, essere completamente abbandonato alle possibili temerarietà e alle impreparazioni individuali, ma d'altra parte esso non può e non dev'essere un campo chiuso ad una ristretta cerchia di eletti. Non si deve cioè esagerare nè in un senso nè nell'altro. L'escursione dal Cervino al Rosa infatti fu un successo, perchè seppe meravigliosamente conciliare le due diverse tendenze: essa ha affermato, è vero, il concetto

della popolarità, ma ha tuttavia insegnato come lo sport alpinistico debba essere disciplinato, e pur invitando molte persone quasi nuove ad esso a parteciparvi, ha dettate tutte le norme atte a renderlo non solamente uno sport non pericoloso, ma uno sport sano.

Del resto il pretendere d'opporsi a una sempre crescente popolarità dell'alpinismo, significa non comprendere i bisogni della vita contemporanea. E' una constatazione che io ebbi già l'opportunità di fare in questa rivista. La vita contemporanea tende sempre più a ridurre l'attività dell'individuo: la divisione del lavoro riduce l'opera dei singoli ad una funzione ristretta, quasi sempre uguale e che perciò tende a rendersi automatica. Tale ristrettezza di funzione isola l'individuo dalle grandiose vibrazioni della vita nel suo complesso e della natura nella sua vastità. Da qui la necessità d'una reintegrazione la quale è operata per ciò che concerne la vita sociale dall'arte e dal giornalismo, per quel che riflette la natura dalla ferrovia e sovratutto dagli sports che hanno per oggetto uno spostamento dell'individuo, dall'automobilismo al ciclismo turistico, all'alpinismo, vale a dire da tutto ciò che costituisce il turismo.

Ora, per chi vive in una grande città di pianura, dopo una settimana trascorsa nell'aria greve di un ufficio o in quella fumosa ed acre d'una officina, in un'opera la cui sola idealità è la sua utilità, quale più spontanea attrazione di quella dei monti, che si profilano nell'orizzonte lontani, e nelle grandi caldure mostrano le loro nevi perenni, e nelle giornate serene in cui l'anima pare più agile e lieve, profilano le loro cime azzurre, quasi in una aspirazione verso l'infinito?

* * *

Non solamente sotto questo punto di vista, è stato utile il portare una grande carovana fra i ghiacciai delle Alpi, chè i partecipanti non erano tutti dei neofiti, ma essa è valsa anche come scuola di disciplina e di patriottismo.

Ho già detto come lo spirito disciplinato, che vince l'anarcoidismo, il quale è una delle degenerazioni delle nostre tendenze individualiste, lo si credesse raro in Italia. Ora l'escursione dal Cervino al Rosa è stata certamente una prova, che gli anglosassoni avrebbero potuto invidiarci, per la perfetta corrispondenza dell'organizzazione collo svolgimento, dello sforzo del prevenire con quello del conformare le proprie esigenze ad una media comune.

Così la divisione in reparti, dei reparti in compagnie, delle compagnie in cordate, fu perfettamente osservata. Il carattere militare impresso all'organizzazione fu subìto senza proteste e i più forti s'adattarono alle necessità dei più deboli, che trovarono in tale generosità un eccitamento. Ciò spiega come su così gran numero di partiti, i rimasti per via furono il 2%. Se si esaminassero poi

1. La capanna del Theodulo. — 2. Una cordata scende dalla capanna del Theodulo — 3. Fermata e colazione al lago delle Cime Bianche.

i singoli casi, si troverebbe che questa percentuale è formata dagli inevitabili accidenti: qualche distorsione, degli impegni pressanti, dei malesseri derivanti da cause completamente indipendenti alla gita, delle imprudenze di elementi irriducibili, ecc. Ma la grande massa è rimasta compatta, ha osservato con scrupolosa esattezza tutti i suoi orari, di soste, di riposo e di marcia; seppe essere sobria e contenere la sua allegria in una gaiezza dignitosa.

Il direttore generale della gita cav. Tedeschi al controllo.

Discesa verso Fiéry.

Ho parlato anche di patriottismo, e la parola non credo sia impropria.

La nota patriottica che ha vibrato, non fu, per me, quella preordinata. Non la data del XX settembre, a solennizzare la quale l'escursione è stata indetta, non le lapidi inaugurate ai grandi nomi cui fu dalla sezione di Milano del C. A. I. reso omaggio di corone e di parole lungo il percorso. — Giacosa, poeta delle vallate d'Aosta, Pelissier che al Caucaso mostrò quanto valgono le guide valdostane, De Amicis che al Giomein andava ad attingere ogni anno serenità e ispirazione, l'abate Goret, degno rappresentante del clero valdostano, forte, colto, buono, Quintino Sella, che la scienza economica avvivò colla poesia di queste valli — no: il patriottismo di cui io mi son sentito avvolto è quello che animò tutti i partecipanti alla gita, che formò come il lievito d'ogni loro azione, che fu la molla tesa d'ogni loro volere. I «mille» sentirono che essi si erano cimentati ad una dura sequela di fatiche e di disagi, non solo per provare sè stessi, ma che divenuti parte d'un complesso di volontà e di energie, su cui l'attenzione del paese era stata raccolta, ogni loro debolezza sarebbe tornata a detrimento degli altri, avrebbe rappresentato una sottrazione alla somma cui ognuno aveva promesso di portare il suo contributo: avvertirono cioè che il numero imponente rendeva a buon diritto questi mille escursionisti quasi i rappresentanti della nostra razza, cosicchè ognuno sentì di fronte alla fatica, al disagio, anche all'accasciamento del freddo che raggiunse i 10 gradi sotto zero, al mal di montagna, di aver contratto non solo verso sè e verso gli altri, ma anche verso qualcosa che era al disopra di tutti, un impegno di onore.

L'arrivo a Gressoney rimarrà fra i miei ricordi incancellabili. E la commozione vinse tutti coloro che ebbero la fortuna di essere spettatori di quell'apoteosi. Dopo tre giorni di marcia, di dure fatiche, dopo tre notti quasi insonni, l'escursione finiva. Coloro che giungevano non erano uomini sfiniti, sbandati: sul colle di Bettaforca fra la neve avevano trovato quanto Gressoney ha di più gentile ed elegante — le signorine della vallata nei loro costumi pittoreschi, che li avevano confortati oltrechè con bevande calde, delle prime congratulazioni, per la fatica compiuta. I tre reparti e le ventitrè compagnie si erano ricomposti: le società avevano sfoderato i loro piccoli vessilli e li avevano innastati sulle piccozze e sugli alpestock: le signore erano state poste in testa alle compagnie, simbolo di gentilezza e di forza: le file si erano riordinate e il canto — i canti della patria, canti del passato e del presente, tutti auspicanti all'avvenire — formava la fanfara di quella giovi-

Bettaforca: Le ragazze di Gressoney offrono bibite.

nezza e di quella virilità — oh! non mancavano neppure le barbe candide e le teste canute! — liete di aver dato un esempio a sè e agli altri di energia. Ognuno ha sentito in quel momento alitare, fra le alte cime che formano uno dei baluardi della patria, la fierezza gentile del proprio sangue, colle sue tradizioni e coi suoi destini...

Oggidì ognuno si è disperso, è tornato alla cura quotidiana, ma chi scorderà quell'ora in cui uomini di ogni età, di ogni regione, e di ogni classe, frammisti ad alpini, a bersaglieri, che avevano dato un mirabile esempio di calma energia, levavano alto il loro evviva all' Italia?

***

Per quell'ora inebbriante, in tutti rimarrà perenne la gratitudine per coloro che pensarono e vollero l' escursione ed ebbero fede nella sua riuscita e nei suoi risultati. E' bene che il loro nome sia ricordato, da quello del benemerito presidente della Sezione di Milano del C. A. I. cav. Mario Tedeschi, a quelli degli attivi suoi collaboratori nell'organizzazione — rag. Giorgio Murari, Giulio Brioschi, ing. Vittorio Mezzanotte, ing. Francesco Mauro, rag. Paolo Isorni, Celso Colombo, Carlo Cereda, Edgardo Rebora, ing. Carlo Riva, cav. Enrico Ghisi, ing. Giuseppe Codara, G. B. Zanocco, e i medici dott. Enrico Ferrario, Annibale Del Re e Pizzini — che furono i condottieri, i vivandieri e l'ambulanza della spedizione.

1. L'accampamento di Champoluc. — 2. La lettura dei giornali dopo la discesa dal ghiacciaio. — 3. In attesa della cena.

Il ricordo all'abate Goret a Champoluc.

Ma questo scritto sarebbe incompleto se io non rilevassi due fatti. Il primo è l'appoggio cordiale che il Ministero della Guerra accordò alla prova, intuendone l'utilità pratica e l'alta finalità patriottica. Destinando appositi premi, fornendo le tende per gli accampamenti e gli alpini — comandati dai tenenti Gatto e Croce — per le scorte, cui si aggiunse l'esperienza del capitano Mautino dell'ispettorato delle truppe di montagna, il Ministero della Guerra ha dimostrato quella modernità e snellezza di idee

L'ARRIVO A GRESSONEY DELLA SQUADRA BERGAMASCA.

DISCESA DEL COLLE DELLA BETTAFORCA.

che ha accompagnato il generale Spingardi all'alto suo ufficio.

Il secondo fatto è l'appoggio che il Touring ha con tanta spontaneità dato all'iniziativa. Non solo il T. C. I. assegnava un premio, ma il suo direttore generale e il suo vice direttore, e una larga rappresentanza di consiglieri furono a Chatillon a ricevere gli escursionisti e provvidero perchè a Valtournanche, ove l'escursione alpina veramente si iniziava, un arco di trionfo — il primo — portasse il saluto e l'augurio del Touring. E questo il Consiglio del Touring fece non già perchè il grosso degli individuali fosse formato da soci, ma perchè è merito della nostra grande associazione nazionale, che già molti anni or sono indiceva una gita ciclo-alpina, di aver saputo intravedere gli stretti rapporti di connessione che lo sport alpino ha con quello ciclistico e automobilistico. Sono questi tre che in estensione o in altezza trasportano l'anima nostra al di fuori o al di sopra degli stretti confini che la vita moderna tende a segnare davanti o al di sopra di noi.

A. G. BIANCHI.

(*Fotografie Sciaccaluga — Aragozzini — Mariani e Bissatini — Brocherel*).

I nuovi distintivi del Touring

a grandezza naturale

GRATIS Distintivo a spilla in similoro e smalti a tutti i soci che presentano un nuovo aderente al Sodalizio. Si dà solo in dono e per una volta tanto.

SPILLA

GRATIS Distintivo comprovante il versamento della quota per un quinquennio. È in similoro, argento e smalti e serve a fregiare i soci che dànno al Touring il loro appoggio e la loro adesione per 5 anni. (Italia L. 30 - Estero L. 40 più L. 2 di tassa d'ingresso) .. ..

QUINQUENNALE

GRATIS Splendido distintivo in similoro e smalti **col nome** a tutti i soci che si legano per sempre al Touring, contribuendo in modo grandissimo alla potenza dell'Associazione, all'intensificazione ed all'estensione della sua opera di utilità generale. (Quota Vitalizia: Italia L. 100 - Estero L. 125 - Abbuono di due annualità ai già soci) .. ..

(*Vedi foglietto fuori testo in questa Rivista*).

VITALIZIO

LA CARTA DELLA CORSICA

Ho il piacere di annunciare ai consoci che 1 Consiglio del Touring ha approvata la pro-posta di aggiungere la carta della Corsica ai 58 fogli della Carta d'Italia al 250.000 del Touring.

Da lungo tempo si stava studiando di poter addivenire a questa decisione, ma non fu fa-cile di superare le difficoltà tecniche, che in qualche parte permangono, specialmente per l'inchiesta originale da effettuare in paesi oltre confine e soprattutto per la delicatezza dei contatti coi corpi costituiti locali e di stato: le informazioni topografiche sono molto spesso guardate attraverso le lenti del sospetto mi-litare. La maggior parte di questi incagli fu però rimossa e con paziente assiduità ver-remo certamente a capo dei pochi che ri-mangono.

Non meno discussa fu la soluzione della difficoltà finanziaria. Pareva che si dovesse forzatamente mettere la Corsica in 4 fogli, con l'ingente spesa di molte decine di mi-gliaia di lire. Ma una felice combinazione ci ha aiutati. Ciascuno sa che il margine bianco laterale dei fogli va diminuendo da quelli del nord a quelli del sud per la divergenza progressiva dei meridiani. La Corsica si trova ad una latitudine per la quale il margine è tale che invadendolo colla frastagliata costa oc-cidentale dell'isola si è ancora potuto farvela ca-pire tutta in larghezza. Quanto al Capo Corso lo si è incorniciato in basso, e si è infine mo-dificato il titolo per far posto nel margine superiore ai promontori settentrionali più sporgenti.

Così anche questo desiderato complemento della nostra Carta fu potuto mettere in lavoro. Esso sarà pubblicato l'anno venturo, ultimo fra tutti i fogli.

* * *

Forniremo con esso ai turisti italiani un materiale cartografico assai poco comune fra di noi, che formerà con quello della Sardegna una parte molto originale della nostra Carta.

Se la Sardegna è assai vicina al continente — essa si trova nei giorni pari a 10 ore e mezzo di navigazione da Civitavecchia e nei dispari a sole 9 ore secondo che le Ferrovie di Stato impiegano i vapori nuovi o i vecchi — la Corsica è ancora più prossima al nostro litto-rale. Da Livorno a Bastia sono soltanto sei ore e mezzo di navigazione coi nuovi vapori della Compagnia Fraissinet e della Società Nazio-nale di Navigazione. Non c'è (quasi) neanche tempo per il mal di mare!

E' un territorio per così dire sottomano. E ben lo sanno coloro che frequentano le tra-versate fra Genova e Civitavecchia e che nei tramonti spesso hanno la fortuna di ammi-rare il profilo infuocato delle montagne corse, che a breve distanza emerge in lunga catena dal mare.

Come la Sardegna, la Corsica è un paese in gran parte vergine. Il turista non deve cercare, salvo ad Ajaccio, il *comfort*. Bastia e Corte gli daranno ancora qualche cosa, ma tutto finisce lì.

In più di un luogo dovrà fare quasi del *camping*: è questo per non pochi, da un punto di vista, un pregio. La macchia corsa — il *maquis* — non si gusterebbe in cornice mo-

derna. E' pieno di profumi misteriosi, come la macchia laziale, il bosco silano, la selva garganica, e a mantenerne le tradizioni romanzesche alla Mérimée pensano più o meno tutti, anche con delle baggianate. Così appena sbarcati a Bastia vi si presentano dei girovaghi con dei coltellacci rabescati sulla cui lama di ferraccio è inciso un grottesco « Vendetta corsa »

Le comunicazioni interne non sono ancora molto sviluppate. Da 150 anni l'isola è francese ma il turista non tarda a capire che è molto lontana da Parigi. La rete ferroviaria è assai scarsa. La nostra Sardegna è assai meglio dotata sotto questo aspetto.

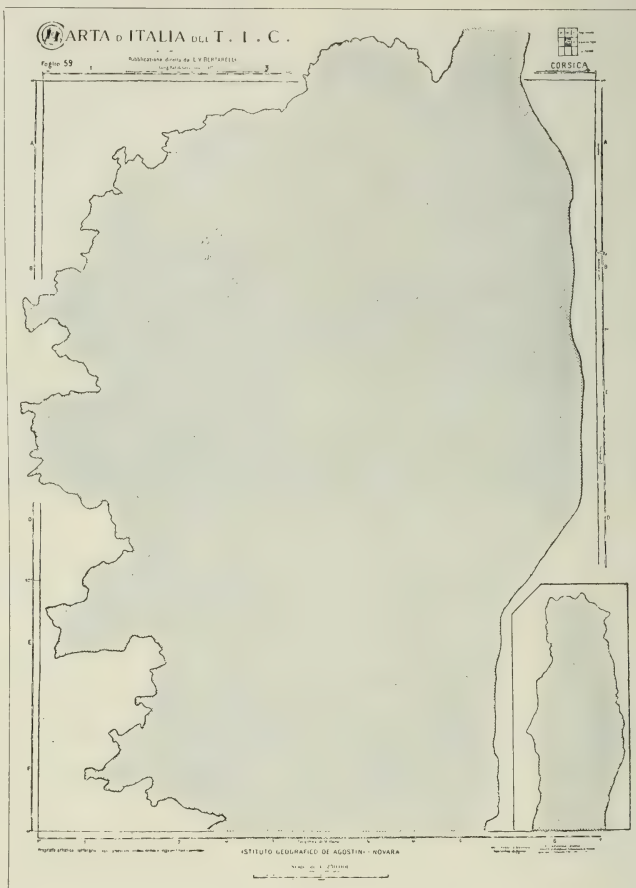
Un miglioramento risulta ora dai servizi pubblici d'automobile. Due linee servono il Capo Corso; un' altra mette in comunicazione Ajaccio con Sartena, Bonifacio e Ghisonaccia, facendo così il giro di tutta la metà meridionale dell' isola. Un'altra va da Ajaccio a Vico. Con un'automobile propria si può girare dappertutto, perchè le strade sono bensì molto accidentate, ma, in generale, abbastanza buone e in ogni caso assai sode, per quanto non sempre ben tenute.

La bicicletta è il mezzo ideale per chi è allenato alla montagna. Naturalmente il cambio di moltiplica e magari la cinta per le salite sono ausilio ottimo. Viaggiare a bicicletta in Corsica non è però altrettanto comodo quanto in Sardegna, dove i tracciati stradali, tutti posteriori al regno di Carlo Felice, hanno livellette piuttosto dolci.

Soltanto in caso di bisogno assoluto si adopreranno le diligenze, orribili, sporche e incomodissime. — Vanno diminuendo certe carrozzelle leggere a due cavalli — i *calessi* — che costituiscono una specialità corsa simpaticissima. Si ama poi ancora girare a cavallo e certo le piccole cavalcature isolane, parchissime, forti, vivaci ma docili, sono un mezzo di trasporto genialissimo ed economico pel turista che sappia valersene.

***

Il littorale di ponente, frastagliato da profonde insenature — i golfi di San Fiorenzo, di Calvi, di Porto, di Sagone, di Ajaccio, di Valinco — è seguìto, più o meno dappresso, dalla grande strada dal Capo Corso fin giù a Bonifacio di fronte alla Sardegna. E' un succedersi di marine impareggiabili e di montagne variatissime.

Le traversate dell' interno montuoso da Calvi a Corte, Bocognano e Ajaccio e da Venaco a Sartena sono un su e giù interminabile, spesso, specialmente nel centro e nel mezzogiorno, tra boschi magnifici, lungo una specie di Cordigliera che tocca notevoli altitudini come Monte Padro (2393 m.), M. Cinto (2710), M. Rotondo (2625), M. d'Oro (2391) fino alla Punta Capella (2044), e all'Incudine (2136), degradando poi alle roccie che a Bonifacio s'immergono nel mare, scavate al piede da pittoresche grotte.

Meno interessante è la costa di levante, lungo gli stagni mortiferi della Biguglia, di Diana, d'Urbino e la pianura malarica di Ghisonaccia.

Il Touring nutre fiducia che la pubblicazione dei fogli della Sardegna, già incominciata, e di quest'ultimo foglio decretato per la Corsica a complemento della Carta d'Italia, spingeranno i nostri turisti in numero assai maggiore verso le due isole pittoresche così poco visitate.

L. V. BERTARELLI.

Il capitano Piazza.

PER IL TURISMO AEREO.

Il semplice esame della curva, rapidamente costantemente ascensionale, dei progressi ompiuti dall'aviazione, il moltiplicarsi delle ttività intese a tale progresso, e il largo interessamento dal quale è circondato il nuovo nezzo di locomozione, inducono nel convinimento che in un futuro assai prossimo il elivolo potrà entrare nel campo della loconozione pratica.

Molto si parla ancor oggi intorno agli inonvenienti del nuovo mezzo di trasporto, na non si pensa che essi dipendono più che lal velivolo in sè, dal nulla che si fece per il uo efficace e più sicuro sfruttamento, per netterlo in condizioni di poter funzionare. mmaginate voi quanto avrebbero tardato d affermarsi la bicicletta e l'automobile se ıon avessero avuto la fortuna di trovare le trade già fatte?

Nulla si fece per il velivolo benchè a lui occorra incomparabilmente di meno; eppure gli da solo, tutto solo, seppe già conseguire neravigliose vittorie. Forniamogli i pochi nezzi indispensabili perchè esso possa affernarsi e le sue vittorie nel campo pratico e ndustriale si moltiplicheranno, col crescere lel numero dei piloti e degli studiosi, col diffondersi della nuova scienza, e sopratutto col perfezionarsi dell'uomo nell'arte del volo, poichè questo è il campo pressochè incolto che darà più larga ed inaspettata messe: l perfezionamento dell'uomo nel volo.

Per poco la nostra mente sorpassi il breve periodo di transizione che sarà necessario al velivolo per trionfare, noi vedremo l'Italia già fornita di numerose località adatte all'arrivo ed alla partenza dei velivoli, animarsi del volo di centinaia di aeroplani solcanti in ogni senso il suo cielo.

Il fenomeno che si riscontra in ogni altro genere di locomozione non può mancare di verificarsi anche per il nuovissimo. Aprite strade in una regione e vedrete moltiplicarsi in essa il numero delle comunicazioni, dei mezzi di trasporto; fornite al velivolo il mezzo di poter discendere ed innalzarsi, di avere lungo il percorso posti sicuri di atterramento in caso di arresto del motore e voi vedrete tra le diverse regioni così collegate iniziarsi subito le comunicazioni aeree, e moltiplicarsi in breve.

Con quale vantaggio non è chi non veda, e per la rapidità del nuovo mezzo di trasporto, conseguenza della sua velocità e del percorso rettilineo a lui possibile, e pel fiorire delle innumerevoli industrie ad esso attinenti.

L'Italia che ebbe la gloria di possedere nel divino Leonardo il precursore dell'aviazione, l'Italia che con mirabile ardimento impiegò in guerra il nuovissimo ordegno, ritroverà il posto che le compete in ogni geniale manifestazione di «prima fra le nazioni» anche nel pacifico impiego del velivolo quale ottimo mezzo di trasporto.

Fin dallo scorso aprile avanzai una mia proposta su tale soggetto; ora occorre che l'idea ed i mezzi adatti ad attuarla siano definiti, e siano divulgati fra il gran pubblico, che tutti sappiano quanto poco abbisogna per realizzare il sogno maraviglioso, così che ognuno sia incoraggiato a recare il proprio contributo, sia pur lieve, d'opera, di consiglio o di suggerimento alla benefica impresa, e a tal fine il Touring Club, la patriottica istituzione popolare che porta alto ovunque il nome d'Italia, consente che in queste pagine siano esposti i primi capi saldi del futuro Tourismo Aereo.

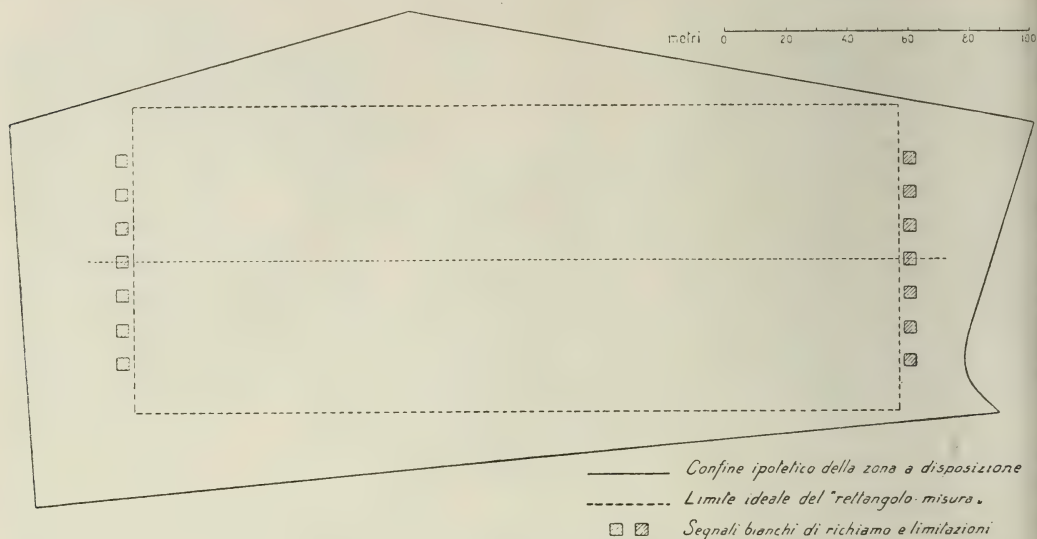
Perchè l'uomo viva non basta che egli sia fornito di tutti gli organi necessari alla vita. Gli è indispensabile anche l'ambiente adatto al funzionamento di tali organi.

Altrettanto accade pel velivolo. Esso è già fornito degli organi indispensabili alla loco-

metri 0 20 40 60 80 100

Confine ipotetico della zona a disposizione

Limite ideale del "rettangolo-misura"

Segnali bianchi di richiamo e limitazioni

PIANTA DI UN CAMPO-STAZIONE AD UNA LINEA, IDEATO DAL CAPITANO PIAZZA.

mozione aerea; perchè diventi utile, ed entri nel periodo del pratico impiego, basterà fornirgli i mezzi indispensabili al suo funzionamento.

Esso può già oggi percorrere parecchie centinaia di chilometri in un unico volo.

Per quanto riguarda le condizioni atmosferiche tali percorsi potrebbero già effettuarsi in 200 giorni su 365.

La sua solidità è ormai tale da poter sufficientemente garantire da pericolose rotture in volo, se questo è compiuto con determinate precauzioni.

In caso di arresto del motore è sempre possibile atterrare con volo pianeggiante.

Il volo pianeggiante consente di percorrere uno spazio orizzontale uguale a 6 volte almeno l'altezza del volo.

Unico temibile inconveniente è che un guasto al motore, od altra necessità impellente costringa ad atterrare in zone pericolose e inadatte alla partenza quali sono in gran parte quelle dell'Italia.

Di quì la necessità: I° di costituire una rete:

a) di campi che siano perfettamente adatti alla discesa ed al lancio del velivolo, e che chiameremo: *campi stazione*.

b) di località che offrano almeno la possibilità di atterrare senza pericolo, e che chiameremo *spiazzi*.

II° di provvedere alla compilazione di una carta topografica specialmente adatta all'aereonavigazione.

Campi-stazione .. ..

Si ritenga che:

1°) L'odierno velivolo per sollevarsi ed atterrare esige una certa zona di terreno piano avente le caratteristiche di cui sarà detto più innanzi, e sarà migliore e meno pericolosa quanto più grande.

2°) Il velivolo si innalza e si posa con maggior sicurezza contro vento; da ciò l'opportunità che il campo abbia una linea di lancio in direzione dei venti predominanti nella località.

L'ampiezza della zona da adibirsi a campo di lancio deve essere tale da potervi « *almeno* » inscrivere un rettangolo avente le dimensioni di m. 100 per 250 come è segnato nel quadro qui in alto. In tal caso si chiamerà « campo stazione ad una linea » giacchè il velivolo potrà partire ed arrivare soltanto in direzione della lunghezza di quell' unico rettangolo, qualunque sia la direzione del vento.

Se la zona di terreno del quale si può disporre è tanto ampia da poter contenere parecchi di tali rettangoli il campo stazione si chiamerà a 2 a 3 oppure a 4 linee, a seconda che in esso si possono inscrivere 2, 3 o 4 di tali rettangoli: quando però essi soddisfacciano alle condizioni :

a) che i loro assi maggiori si incontrino a meno di 30 m. dal loro punto di mezzo.

b) facciano fra di loro un angolo superiore ai 40°.

CARATTERISTICHE DEI CAMPI STAZIONE. — Internamente a ciascun rettangolo il terreno deve essere pianeggiante, senza grossa ghiaia, unito, sodo, privo di solchi aventi profondità e larghezza maggiore di cm. 10; non acquitrinoso, privo di ostacoli di qualunque sorta. — *Sola vegetazione ammissibile* è quella erbacea da tagliarsi quando sorpassa i 40 cm. d'altezza.

Terreni adatti sono i prati naturali o quelli artificiali purchè privi di canaletti, le brughiere, la spiaggia del mare fin dove la sabbia è mantenuta almeno leggermente compatta da qualche traccia di umidità.

La pendenza generale (o delle parziali ondulazioni) non deve sorpassare l'1 per cento.

Visione di Campi-stazione come li auspica il capitano Piazza.

Esternamente a ciascun rettangolo: gli ostacoli emergenti (alberi, siepi, cancellate, muri, case, condutture elettriche, ecc.) devono avere dai lati minori di ciascun rettangolo una distanza « certamente maggiore » di 10 volte la loro altezza sul piano del campo, e dai lati maggiori 5 volte detta altezza. — Gli ostacoli in profondità (fossi, canali, crepacci, dirupi, ecc.) devono avere una distanza di almeno 200 metri dal centro del campo di lancio, se posti nel senso della lunghezza, di almeno 100 metri dall'asse maggiore del rettangolo se posti lateralmente a questo.

Le suesposte sono le condizioni « minime » alle quali deve soddisfare un campo di lancio. Evidentemente quanto più il terreno vicino ai rettangoli è sgombro di ostacoli, tanto meglio ed in modo meno pericoloso potrà compiersi l'arrivo e la partenza.

Circa le dimensioni di ciascun rettangolo si ritenga che quando siano soddisfatte le condizioni minime, un aumento in lunghezza

pari ad uno riesce più utile di un aumento in larghezza eguale a due.

Segnali di richiamo. — Occorre conveniente postazione dei necessari segnali di richiamo visibili dall'alto che saranno forniti dagli enti interessati.

In generale essi saranno disposti alle estremità di ciascuna linea di lancio in modo che segnino i limiti del rettangolo del quale il velivolo può usufruire per innalzarsi o per discendere in una data direzione, e cioè: alle estremità della direttrice (asse maggiore) di ciascuna zona rettangolare verranno disposti *almeno* sette rettangolini bianchi di m. 3,00 per 4,00 e distanti fra loro 7 metri. Detti rettangolini possono essere direttamente segnati sul terreno con acqua di calce, oppure rappresentati da tavole di legno c da lamiere qualunque *ben fissate* per terra e verniciate di bianco, oppure selciando il terreno in corrispondenza dei rettangolini con ciottoli bianchi, o lastricandolo con lastre Eternit, ecc.

Spiazzi .. ..

Gli spiazzi hanno il *solo* scopo di offrire all'aviatore l'opportunità di atterrare col minor rischio proprio e dell'apparecchio quando vi fosse assolutamente costretto.

Gli spiazzi saranno praticati di massima lungo le strade di 1 e 2 classe in punti da determinarsi colle seguenti avvertenze:

a) che siano disposti lungo le linee dei più probabili e frequenti percorsi aerei ma soltanto nelle zone che già offrono equivalenti luoghi di rifugio per velivoli.

b) che distino fra di loro una quindicina di chm., se già nelle vicinanze non esistono campi stazione o zone equivalenti agli spiazzi.

Uno spiazzo dovrà essere lungo circa 200 metri, e per costituirlo basterà che per tale tratto, lungo la strada, le linee elettriche di qualunque specie e potenza siano trasportate, esternamente ad essa, di circa 50 metri dall'asse stradale, e le piante abbiano dai bordi della strada una distanza doppia della loro altezza sopra il livello della strada stessa.

Segnali di richiamo. — Lungo lo spiazzo, all'estremità di ciascuno dei pali telegrafici che si dovranno trasportare lontano dalla strada di circa 50 metri come sopra è detto, sarà applicato un disco orizzontale, verniciato di bianco superiormente, del diametro di circa metri 1,50.

Dislocazione dei campi e spiazzi. — I campi stazione saranno dislocati in modo che ognuno disti dai viciniori una cinquantina di chilometri e risulti possibilmente vicino a qualche città.

Gli spiazzi saranno distribuiti lungo le linee dei più probabili e frequenti percorsi aerei in numero di 2 o 3 fra due campi stazione successivi coll'eccezione di cui sopra. Essi risulteranno perciò alla distanza di una quindicina di chm.; l'uno dall'altro, quanto basta cioè da assicurare ad un velivolo che vola alla quota di circa 800 m. un terreno non pericoloso di atterramento in qualunque punto del percorso.

Carta topografica aeronautica.

La Carta d'Italia al 250 mila edita dal Touring Club potrà soddisfare bene allo scopo quando in essa si introducano le seguenti varianti:

Abolire i punti rossi capisaldi delle distanze e le distanze stesse, le colorazioni indicanti la pendenza delle strade, i confini di Stato, Provincia, Circondario.

Abolire tutte le nomenclature colle seguenti eccezioni:

a) le città saranno controdistinte dalla loro lettera iniziale.

b) i fabbricati che per la loro mole, forma, colorazione, altitudine, si impongano nettamente alla vista fra gli altri particolari esistenti nelle zone circostanti di 3 o 4 chm. di raggio, saranno indicati col loro nome.

c) saranno mantenute le quote altimetriche.

Rappresentazione dei particolari topografici.

Citta, paesi, aggruppamenti di case, fabbricati isolati e ponti: Come attualmente e inoltre colorati in giallo di Napoli, ad eccezione di quelli di cui alla lettera *b*) la cui pianta sarà colorata in nero.

Zone boschive: verde cupo.

Spiaggie sabbiose e ghiaiose pianeggianti: giallo paglierino.

Zone a fitta alberazione: verde pallido.

Mari, laghi, fiumi, canali: azzurro (più intenso dell'attuale).

Ferrovie: linea nera continua più sottile dell'attuale.

Strade di grande comunicazione: tutte come le attuali strade carrozzabili.

Strade non sempre praticabili: lineetta tratteggiata.

Mulattiere e sentieri: soppressi.

Linee elettriche ad alta tensione, linee telegrafiche e telefoniche: linea rossa (segnata esternamente alla strada che esse eventualmente costeggiano).

Campi stazione: circonferenza nera (diametro 4 mm. con dischetto nero concentrico. Tutta la circonferenza sarà tagliata da tante lineette nere convenientemente orientate quante sono le linee di lancio. Accanto e al Nord di tale circoletto sarà scritto il numero di tali linee in rosso.

Spiazzi: rettangolino nero lungo 4 mm. e largo 2; nel suo interno un trattino nero.

Cap. C. PIAZZA.

UN TRENO DI CERVI VOLANTI CON DUE PASSEGGERI LANCIATO DA UNA CORAZZATA FRANCESE.

IL CERVO VOLANTE

Che cosa è un cervo-volante? Un giocattolo da bambini, vi risponderà la grande maggioranza delle persone cui avete rivolta la domanda; un oggetto buono al più a divertire i nostri ragazzi e a far sollevare a testa agli uomini seri, ai quali la combinazione ha fatto incontrare una turba di monelli schiamazzanti intorno al compagno che ha in mano a cordicella, alla cui estremità superiore è issato il cervo-volante. Ma qualche volta una esclamazione di stupore accompagna la visione dell'apparecchio, che si proietta nel cielo sereno: oh! come è alto! Talaltra una curiosità viva spinge a sostare il passo per contemplare il volo del cervo, la sua ascesa o il suo ritorno, o la sua fuga rotta la cordicella, o o smontaggio od il montaggio; e si osserva che in ogni persona sorge un certo interessamento che va più in là di quello che di solito si manifesta per un semplice giocattolo da bambini. Nel cervo-volante c'è infatti qualche cosa di più di quanto possa servire per soddisfare i nostri piccoli; c'è qualche cosa che può essere presa in considerazione dai grandi; quanto occorre per far passare il fragile apparecchio dalle mani dei bambini a quello degli studiosi.

Un po' per volta esso si è modificato, si è migliorato ed ha avute felici applicazioni prima timide, quasi isolate, modeste; poi più estese, più importanti, più diffuse ed oggigiorno si può dire che le sue applicazioni sieno giunte a tal punto ed a tal numero da farlo considerare come uno degli istrumenti scientifici più importanti per lo sviluppo della teoria dell'aeronautica, dell'aereologia, dello sport aereo.

Di tipi di cervi-volanti oramai se ne conoscono un numero direi quasi infinito; ogni dilettante, ogni costruttore si è sbizzarrito nella costruzione di forme speciali, sia perchè più adatte allo scopo cui il cervo-volante era destinato, sia per sollecitare maggiormente la curiosità del pubblico, sia per migliorarne la sostentazione o la stabilità. Ma si possono tutti classificare in due grandi categorie, all'una o all'altra delle quali possono appartenere, qualunque sia la loro forma, dirò così, esteriore, dei contorni che essi presentano.

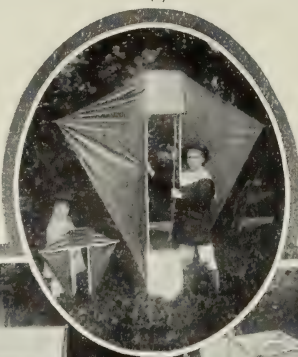
Cervi-volanti costituiti di una sola superficie, o di più superfici combinate in modo da essere utilizzate simultaneamente. I primi

sono i *monoplani*, i secondi i *cellulari*; così detti perchè i diversi piani non sono tutti collocati secondo una data direzione, ma fanno tra loro degli angoli e presi insieme costituiscono le cellule del sistema, sulle quali il vento fa presa in grado maggiore o minore a seconda del loro numero e della disposizione dei piani suddetti.

LE VARIE FORME ELEMENTARI DEL CERVO VOLANTE.

(3)

(1) (2) (4) (5)

Cervi volanti: 1. Cellulare " Russo " - 2. Monocellulare - 3. Conyne - 4. Cellulare tipo " Potter " - 5. Tipo " Hargrave "

In fondo esso è costituito da una carcassa di legno o di bambù, formata con una o più stecche in croce, leggerissima, alla quale si applica ben teso un foglio di carta, o una tela fissata ai contorni dell'apparecchio; si ha così una superficie, che presenta al vento una certa resistenza se si dispone in modo da tagliare secondo un certo

Appartengono al primo tipo i cervi-volanti semplici, quali usano i nostri bambini e sono pressochè abbandonati nelle applicazioni scientifiche in causa del loro piccolo rendimento; vale a dire della poca facilità che hanno di sollevare dei pesi e per la loro poca stabilità nell'aria; cioè per la facilità con cui ondeggiano lateralmente sotto l'azione delle folate del vento incostante. Però siccome richiedono nel montaggio un lavoro minimo, sia perchè si sollevano facilmente anche con poco vento, data la loro piccola densità, hanno avuto applicazione nella telegrafia senza fili, per la quale si utilizzano nel sollevamento dell'antenna. Si adoperano pure con successo nelle operazioni militari per delle segnalazioni in terreni bassi o che presentino grandi asperità da impedire altri modi di comunicazione.

Il tipo cellulare invece ha potuto rendere assai più segnalati servizi; le sue applicazioni sono innumerevoli ed avremo più tardi occasione di passarle in rassegna.

Vediamo ora come si costruisce un cervo-volante.

Se si tratta di un cervo-volante di un tipo monoplano, ad uso sportivo, per semplice diletto, la fabbricazione ne è molto semplice.

IL LANCIO DI UN CERVO VOLANTE DEGLI AEROSTIERI FRANCESI.

angolo la direzione di questo, attaccato ad una cordicella in un punto del suo asse verticale opportunamente scelto. Esso allora si solleva e si innalza più o meno rapidamente e per un tempo più o meno lungo a seconda della forza del vento e del peso dell'apparecchio. La difficoltà maggiore è nella scelta del punto di attacco del cervo-volante alla cordicella. Tale punto può essere determinato teoricamente, ma solo per un dato cervo-volante e per una data intensità di vento. Ma siccome questo nel corso dell'esperienza e coll'altezza può variare, e d'altronde non si può attendere sempre lo stesso vento per effettuare l'innalzamento, così si è cercato ottenere buoni risultati, modificando l'attacco e unendo alla cordicella di ritenuta due punti dell'asse verticale del cervo-volante, anzichè uno solo. Naturalmente anche la scelta di questi due punti deve essere studiata, ma è più facile raggiungere l'intento con simile procedimento. Si capisce che tanto maggiore sarà la cura nella disposizione dei fili di ritenuta e tanto migliore sarà il risultato dell'innalzamento. Di più in tal modo lo stesso cervo-volante può servire a vari usi; può essere utilizzato con vento debole e con vento forte,

facendo variare la lunghezza di una delle due cordicelle, uscenti dai punti di attacco; può servire per raggiungere grandi altezze o per sollevare notevoli pesi, naturalmente dentro certi limiti. Se poi al punto più basso si applica una cordicella elastica, che permetta al cervo volante di spostarsi intorno al suo asse orizzontale e di presentare così al vento, che rinforza improvvisamente, minore superficie, distendendosi nella direzione di questo, si eviterà sicuramente la fuga e talvolta la perdita dell'apparecchio. Dipendono appunto dall' abilità del costruttore le qualità dell'apparecchio volante; ma nessun più abile costruttore del cervo-volista stesso, che può durante gli innalzamenti giudicare della bontà del cervo volante e studiarne i miglioramenti da apportarvi e le modificazioni più opportune.

E finchè si tratta di cervi monoplani la facilità di costruirne è grande, sieno pure di notevoli dimensioni. Mentre è assai difficile costruire dei cellulari. E' un problema di non facile soluzione la disposizione dei singoli piani che costituiscono le cellule, la forma e la disposizione di queste. E si comprende facilmente. Lo studio deve essere principalmente rivolto a eliminare tutti quei tratti di superfici, che sono inutili o magari dannosi; alla introduzione di superfici che sieno in grado di usufruire del vento e procurino così il massimo rendimento possibile e nello stesso tempo assicurino al cervo-volante la massima stabilità e forza ascensionale. Ed è perciò che la costruzione di cervi volanti cellulari ha dato luogo ad eleganti questioni matematiche, che risolte teoricamente e poi applicate hanno eliminate numerose difficoltà e hanno contribuito notevolmente al perfezionamento dei moderni apparecchi.

Il lancio da una corazzata di un treno di cervi-volanti montato da passeggero (con tale sistema si può assicurare il trasbordo a riva di passeggeri e posta in caso di mare cattivo davanti a spiaggia aperta).

Attualmente tipi di cervi-volanti cellulari costruiti scientificamente ne abbiamo parecchi, citerò: Potter, Hargrave, Sacconey, Lecornu, Eddy, Cody, fra i più noti ideatori e costruttori; tipi questi utilizzati tutti in varie applicazioni del cervo volante.

Però per ciò che riguarda la pratica del cervo-volante, qualora si volesse con tale mezzo sollevare un notevole peso, occorrerebbe aumentarne le dimensioni enormemente ed in tal modo si incorrerebbe nell'inconveniente di rendere sempre più difficile la manovra dell'innalzamento, più imbarazzante il trasporto e più pericolosa l'operazione. Si è ovviato a questo inconveniente, riunendo insieme parecchi cervi-volanti a piccola superficie, ma attaccati successivamente allo stesso filo, sul quale si esercita così la somma

delle loro azioni. Si ottiene lo stesso effetto con maggiore sicurezza e facilità di manovra. Di più in tal modo anche la portata del sistema può essere aumentata all'infinito col solo aumento del numero dei gruppi di cervi-volanti, che ripiegati e smontati occupano un piccolissimo posto. Giacchè una delle qualità di questi apparecchi, che sono leggeri ma enormemente ingombranti, è appunto la facilità con cui possono essere smontati e ridotti a un fascio di stecche avvolto nel tessuto stesso che costituisce le faccie del cervo-volante. E si può dire che appunto in virtù di questa qualità esso ha avuta così larga diffusione.

La riunione di più cervi-volanti attaccati allo stesso filo di ritenuta costituisce quello che si chiama un *treno* di cervi. Ne vedremo poi le applicazioni particolari.

Vediamo ora quali sono gli usi del cervo-volante; ne passerò in rassegna brevemente i principali, ma non sarà difficile al lettore immaginare tante altre applicazioni e attuarle, se si sente trasportato a questo genere di studi, al caso suo particolare con pieno successo.

Il treno di cervi-volanti con navicella montata (esperimenti del comandante Sacconey).

La prima applicazione scientifica del cervo-volante è forse stata allo studio della nostra atmosfera; è a tutti nota l'esperienza di Franklin, ma la serie di osservazioni Meteorologiche con tal mezzo risale fino al 1749. Successivamente perfezionato questo metodo di investigazione dell'alta atmosfera permette a numerosi Osservatorî Aereologici uno studio continuato dell'ambiente che ci sovrasta; così a Lindenberg (Berlino), a Blue-Hill (Stati Uniti d'America), a Trappes (Parigi), ad Hamburg, a Koutchino (presso Mosca), a Pavia e in numerose altre località sparse per tutto il mondo.

Quasi simultaneamente si sono fatti tentativi per il sollevamento di persone. Le prime prove di ascensione in cervo-volante risalgono ai primi del secolo XVIII; si adoperò dapprima un solo cervo-volante di superficie di circa 50 mq., col quale si potè sollevare una persona da terra, ma solo di pochi metri; più tardi però il Maillot con un cervo-volante monoplano di 72 mq. nel 1886 potè

sollevare 70 chg. a oltre 10 m. di altezza. Ma la disposizione adottata non permetteva il sollevamento dell'apparecchio a grandi altezze e d'altronde la manovra a ciò necessaria era tutt'altro che facile e semplice.

Fu solo qualche anno più tardi che si iniziarono seriamente le ascensioni in cervo-volante in virtù specialmente del cap. Baden-Powell, che si può ritenere il creatore dei treni di cervi-volanti. Nel 1898 egli si poteva elevare più volte di seguito ad una altezza media di circa 90 m. con la massima facilità. Egli operava ancora con cervivolanti monoplani, ma frattanto erano stati notevolmente perfezionati i cervi-volanti cellulari, più adatti a tal genere di lavori e si usarono con maggiore successo nella costruzione dei treni per le ascensioni di persone, e si poterono così raggiungere notevoli altezze, quali i 1000 m. da parte del luogotenente inglese Brooch-Smith.

Attualmente sono fornite di treni di cervi-volanti le truppe e la Marina Inglese (tipo Cody), quella Francese (tipo Madiot e Sacconey, due illustri cervo-volisti, il primo perito da poco in un accidente di aeroplano, il secondo capo deposito del materiale aeronautico), quella Tedesca, la Norvegese, la Russa, ecc., con piena soddisfazione; giacchè viene sostituito l'ingombrante Draken-ballon non sempre utilizzabile e pericoloso.

Un'altra importante applicazione del cervo-volante è stata fatta alla fotografia del terreno. Stabilita la linea, che è costituita dal filo di ritenuta del cervo-volante, linea che è fissa se il cervo è stabile (occorrono perciò apparecchi speciali appositamente fabbricati) lungo essa mediante un cervo ausiliario si fa scorrere fino all'altezza che si vuole una macchina fotografica opportunamente preparata; lo scatto si può fare avvenire a comando da terra, o mediante un sistema di orologeria; altrettanto per il cambio della lastra, se pure ogni volta non si vuol ritirare al suolo l'apparecchio.

Successivi perfezionamenti hanno portato anche in questo campo il cervo-volante a rendere preziosi servigi.

La navicella e il suo sistema di attacco e di corsa in un treno montato di cervi-volanti. (Nella navicella librata a 100 metri di altezza si trovano il comandante Sacconey e la sua signora).

All'infuori del campo scientifico il cervo-volante può rendersi utile sul mare e presso la costa per azioni di salvataggio. Se ne costruiscono tali da poter sollevare una gomena con apposito congegno, in modo da farla cadere, lanciata dalla terra sulla nave o da questa sulla spiaggia in modo da creare un mezzo di comunicazione diretta da servire per la trasmissione di altre gomene più resistenti o per il salvataggio diretto di piccole barche, o di persone. Così si può utilizzare il cervo-volante per trasmettere pacchi anche di qualche kg. su coste inaccessibili, dalle quali per il mare cattivo le navi debbano restare lontane, o per inviare cibi e soccorsi durante le inondazioni ad abitanti circuiti dall'acqua ed a cui non si possa giungere altrimenti. Di simili treni di cervi-vo-

L'ARGANO DI LANCIO DA TERRA DI UN TRENO DI CERVI-VOLANTI. — IL TRENO SACCONEY.

lanti se ne costruiscono vari tipi ed in varie marine sono dati in dotazione alle navi per usarne al momento del bisogno.

Accennerò anche ai cervi-volanti che si usano per il rimorchio dei battelli sui laghi e sul mare e ricorderò a questo proposito la traversata della Manica effettuata dal Cody nel 1903; a quelli adoperati per segnalazioni in terra ed in mare, a quelli usati per la telegrafia ottica come parafulmini e come paragrandine.

Ma anche altre applicazioni ha avuto il cervo-volante nei vari campi dello sport e del commercio. E' adoperato nella caccia, nella pesca, per l'illuminazione fantastica, per i fuochi d'artifizio, per la *réclame*; in tutti i casi si sono creati dei tipi speciali che rispondono completamente al loro scopo.

Infine dal punto di vista esclusivamente sportivo, considerando il solo suo uso a scopo di diletto per *grandi* e per *piccoli*, esso presenta un interesse grandissimo. Il suo uso sviluppa i muscoli e l'intelligenza, costituisce lo sport più facilmente accessibile a tutti, giacchè ognuno può esserne il costruttore ed il consumatore; eccita alla gara serena e solleva lo spirito; distrae dalle occupazioni giornaliere e apporta il benefizio dell'aria pura aspirata a pieni polmoni in aperta campagna; ci conduce a studiare sia pure in modo rudimentale l'andamento delle correnti superiori dell'aria, di cui si occupa con crescente successo, grazie appunto al cervo-volante, una scienza moderna: l'Aereologia.

Nello sport adunque, nella scienza, negli usi militari ha fatto il suo ingresso il cervo-volante. Dopo oltre venti secoli di dimenticanza è tornato trionfante negli usi primitivi, singolarmente perfezionato. Giacchè l'esistenza di questo apparecchio risale all'epoca della civiltà cinese, a circa 200 anni prima dell'era nostra! Sembra che sia stato adoperato in quel tempo per far comunicare una città assediata con la truppa mandata in suo soccorso. Ma sembra anche che tale apparecchio, di cui ci è nota questa applicazione, fosse già conosciuto e diffuso in quella lontana epoca, sicchè la sua invenzione si perde nella notte dei tempi. Tornato fra noi come un balocco a poco a poco è risalito all'importanza di una volta ed ha servito a numerose e serie applicazioni. La sua diffusione non potrà che migliorarlo e renderlo sempre più utile.

Prof. P. GAMBA.

CERVO VOLANTE MONOPLANO TIPO ESSY.

I BEDUINI DELLA CIRENAICA

Noi finora non abbiamo visto i beduini che in battaglia contro di noi, non li conosciamo che nel loro accanimento guerresco. Sono i nemici. Ma sono dei nemici occasionali.

Per conto loro, probabilmente, non ci avrebbero mai combattuti. Essi sono stati armati e aizzati contro di noi dall'unico e vero nemico nostro: il turco. Il turco, che possiede l'astuzia aggiratrice delle razze in decadenza, è riuscito a creare nei beduini di Cirenaica, come già negli arabi di Tripolitania, uno stato d'animo fittizio di irritazione e di ostilità contro gli italiani. E li ha portati al fuoco. Anzi, li ha mandati, perchè finora i turchi apparsi in battaglia dinanzi alle gole dei nostri cannoni e ai fucili e alle baionette sono stati pochini pochini. In questa guerra il turco ha largamente e comodamente sfruttato la sua leggenda di soldato valoroso. Ma il nemico è il turco, esclusivamente. Io non credo che, obbligati i turchi a ritirarsi, ad abbandonare definitivamente la colonia perduta, ci debba restar da combattere ancora per molto la guerriglia sparsa e minuta coi beduini.

I beduini sono dei guerrieri, è vero, ma sono anche agricoltori e pastori. I beduini sono musulmani, è vero, ma hanno anche innumerevoli mandre e innumerevoli gregge da pascolare e da mantenere, hanno famiglie, hanno terreni, hanno affari. Essi adorano Allah, ma subito dopo Allah e forse anche un poco prima di lui adorano il proprio interesse. Tutta la guerriglia che serpeggiava fra tribù e tribù durante il dominio ottomano non aveva che una causa: l'interesse. La stessa guerra attuale rappresenta ai loro occhi un affare: la difesa del proprio interesse che i turchi hanno detto gravemente minacciato dagli invasori. Ma la menzogna non può continuare in eterno: spariti i turchi, essa cadrà. E i beduini saranno costretti dagli avvenimenti a convincersi che erano stati ingannati. Anzi la continuazione della guerra li deve già avviare a poco a poco a questo convincimento,

NEL GIARDINO DI UNA CASA ARABA.

La riva destra dell'uadi Derna.

per fatalità di cose. A guerra finita coi turchi, i beduini saranno già dei convinti.

Ottimismo eccessivo? Non credo. In ogni caso c'è la consolazione di pensare che questo ottimismo è basato sui fatti. Bisogna ricordare che i beduini sono sempre stati, irreducibilmente, nemici dei turchi. Se in questo momento li servono non lo fanno per amore: lo fanno perchè sono oltraggiosamente ingannati sulle nostre intenzioni e sulla nostra potenza, e perchè vi trovano il loro guadagno. Ai beduini, fino ad ora, la guerra ha fruttato, malgrado la perdita di alcune migliaia di uomini. Han potuto continuare a coltivare la terra e a pascolare il bestiame, sono esenti da ogni tassa, e oltre a ciò sono pagati dai turchi, regolarmente, come essi non sono stati pagati mai e come la Turchia, a memoria d'uomo, non ha mai pagato nessuno, mai. E per di più c'è anche la possibilità di guadagnare qualche altra cosa nella organizzazione delle carovane dall'Egitto. Una cuccagna! Ma a lungo andare, e malgrado la paga, qualche disagio s'è cominciato a far sentire. Non i disagi della vita guerresca: i beduini non vi badano. Ma il disagio di esser tagliati fuori dal mare, di essere separati dalle città della costa che rappresentano per le tribù dell'interno una necessità assoluta: la necessità di sfogare per la via del mare i loro prodotti, e l'altra di rifornirsi di quanto occorre alla loro vita nomade e che essi non trovano facilmente che a Bengasi e a Derna. All'epoca dei turchi infatti nessuna tribù di beduini riconosceva in alcun modo l'autorità del governo ottomano, ma pagava con una discreta regolarità i tributi al *mudir* per non mettersi in conflitto coi funzionari turchi delle città. Veramente il conflitto non avrebbe fatto ai beduini nè caldo nè freddo, ma il governo sapeva il loro assoluto bisogno di venire alle città costiere e aveva stabilito che i capi delle tribù denun-

Contrabbandieri da Derna al campo beduino.

Attorno a una ridotta sull'altipiano di Derna.

ziate dal *mudir* per mancato pagamento di tasse fossero al loro giungere in città arrestati e imprigionati. Era l'unico modo per costringerli a pagare.

Il fatto prova come deva pesare alle tribù di non poter adesso, per la guerra, giungere a Derna o a Bengasi. E i turchi che lo sanno profittano anche di questo per costringere i beduini a continuarla, assicurando che gli italiani saranno ricacciati dalla costa e dalle città marinare. Lo credono dunque ancora? No, i turchi no, perchè l'impossibilità di riprendere le città e i punti da noi occupati deve imporsi anche ai turchi, per quanto siano turchi. Ma i beduini lo credono sicuramente. Di troppe menzogne li vanno impinguando gli altri perchè essi possano formarsi un qualche concetto della situazione vera. Tuttavia una certa vaga sfiducia si va ormai infiltrando anche nel credulo elemento beduino perchè i mesi passano e gli italiani vanno sempre avanti invece di ritirarsi. E la sfiducia è il primo passo verso l'emancipazione dalla menzogna che grava su questa guerra. Quando se ne saranno avveduti completamente, quando si accorgeranno che a combatterci non v'è affatto da guadagnare ma soltanto da perdere, quando saranno finalmente convinti che in contrasto con tutte le fanfaronate dei turchi noi siamo i più forti, allora i beduini cominceranno ad accorgersi che è alquanto inutile mantenersi nostri nemici. Il beduino, per sua abitudine, non si lascia convincere troppo facilmente, ma quando vede coi propri occhi e ne sente la percussione nel proprio interesse, allora la convinzione gli si forma con una discreta rapidità.

Il nostro esercito in Cirenaica: Ascaro indigeno, ascaro eritreo, soldato regolare.

Queste tribù nomadi dell' interno sono sempre disposte a vedere nell'ignoto o nel sopraggiunto un rapinatore, e i turchi hanno subito astutamente sfruttato contro di noi questo naturale spirito di diffidenza. L'organizzazione dei beduini, quando non si tratti addirittura di qualche tribù di predoni, ha precisamente lo scopo

di difenderli dall'invasore, chiunque esso sia, di poter opporre a un tentativo di rapina una barriera di gente armata.

Quasi ogni anno, per il passato, le tribù della Cirenaica dovevano sostenere l'urto e opporsi alle invasioni dei rapinatori che venivano da Sirt o dal confine egiziano, in special modo dalle genti dello Sceibat e di Uled Alì.

Questa loro vita in continuo stato di guerra e il loro andare zingaresco, e l'abitudine al disagio, e la convinzione maturata lungo gli anni che il diritto sta esclusivamente nella forza, li hanno fatti dei soldati istintivi, dei pastori guerrieri, sempre pronti alla battaglia. Ma non per questo la amano. C'è sì, nel loro istinto bellicoso, nel loro spirito ardente, nella tradizione, nell'ambiente stesso, una tendenza a considerare sempre immediata la possibilità della lotta, ma è tempo che finisca la leggenda di cavalleria e d'avventura secondo la quale il beduino ha bisogno, per naturale necessità di spirito, di fare la guerra. Il beduino ha bisogno di pace, come tutti gli altri popoli, e quando gli è possibile e non è molestato o non vi è aizzato resta in pace volontieri, e la sua stessa organizzazione in tribù guerresche non ha che lo scopo di assicurargli una tregua operosa. Naturalmente, con le armi sempre alla mano, con l'ardore guerresco che è come una polvere asciutta pronta a prender fuoco, con la violenza aggressiva di talune tribù, con la facile suscettibilità di tutti, i conflitti esplodono di frequente. E la Turchia li lasciava esplodere, senza poter far pesare una autorità che non aveva, senza proteggere in alcun modo le tribù attaccate, senza aiutarle in niente. Seguendo una vecchia abitudine turchesca il governo si contentava soltanto di mungere le tasse. Date a questa gente ancora primitiva la certezza tangibile di una protezione vigorosa e energica, di una forza sempre pronta a soccorrerla quando sia minacciata, a punirla senza misericordia quando si ribelli, e senza illudervi di cavarne di colpo dei patrioti, ne farete dei sudditi non infidi.

Corrono sul conto dei beduini molte leggende paurose che non sono vere o che sono almeno esagerate. Si dice che il beduino è falso e traditore. Non è vero. Ci sono dei beduini falsi e traditori, sì, ma come se ne trovano dappertutto, in ogni paese non beduino. L'arabo dell'interno è diffidente verso lo straniero come lo sono tutti i popoli primitivi: nello straniero vede il nemico, forse l'usurpatore. Ma quando abbia imparato a conoscerlo, quando per qualche fatto o per qualche favore ricevuto si sia creata la convinzione che si tratta di una persona per bene — *ragel taib* — allora gli diventa sinceramente e devotamente amico, e sotto la sua protezione lo straniero può girare per l'interno in perfetta sicurezza. A Derna e a Bengasi ci sono degli italiani che stanno qui da prima della nostra occupazione e che hanno fra i capi beduini degli amici provati, che han loro procurato cavalli quando sembrava impossibile poterne avere, che hanno garantito della loro sicurezza durante viaggi avventurosi rifiutando

MERCATO BEDUINO AL FONDUK DI BENGASI.

fieramente qualunque offerta di compenso, che han dato prova di lealtà e di devozione in momenti pericolosi, quando il dimostrare un tale affetto verso gli stranieri poteva riuscire pericoloso agli stessi beduini. Si dice che i beduini non riconoscono il benefizio, non hanno il sentimento della gratitudine. E' un'altra leggenda. Il beduino ricorda e apprezza, e anche dopo molti anni, quando magari l'europeo s'è già dimenticato del bene prodigato in un giorno lontano, se avvenga che l'europeo ne abbia bisogno egli trova pronto il beneficato a rendergli il servizio, per gravoso che sia. Il Della Cella nel suo famoso viaggio da Tripoli alle frontiere dell'Egitto ne ha avuto una prova eccezionale. Il viaggio e l'episodio sono del 1817, ma lo spirito dei beduini non cambia in cento anni. Il Della Cella, medico capo della Regia Marina Sarda, aveva guarito a Labiar durante la spedizione alcuni indigeni affetti da malattie penose, e i capi tribù non sapevano in qual modo esprimergli la loro riconoscenza. Alle altre offerte, racconta il Della Cella aggiungevano quella delle loro donne. «Io li avrei creduti in questo particolare non prodighi, eppure la loro generosità giungeva al punto che appena io mettevo piede nelle loro tende, se v'eran donne, gli uomini rispettosamente si ritiravano perchè io rimanessi con esse in libertà. E' bensì vero che sta costantemente a loro guardia la laidezza, e il sudiciume che le circonda». Non avviene spesso, veramente, che i beduini arrivino a un tale estremo di gentilezza d'animo, ma pare che dove non giunge il loro pensiero supplisca la premurosa cortesia delle signore, le quali non si nascondono affatto il viso come le sorelle arabe della costa. La loro fama di gentilezza è antichissima: Erodoto lasciò scritto, a proposito dei monili d'argento che le donne beduine portano alle caviglie, che essi indicavano allora il numero delle avventure galanti avute. Ma quest'uso è con gli anni caduto, probabilmente per la noia di portare alle gambe troppi monili, troppi!

Le donne beduine — ogni sceicco di tribù tiene quattro o cinque mogli almeno, compresa una schiava negra che di solito viene comprata al mercato di Cufra — lavorano alla filatura della lana o alla tessitura dei baraccani servendosi di certi rozzi telai primitivi piantati vicini alle tende. E fanno anche quei notissimi tappeti beduini a rappezzi in grossa lana che sono un po' volgari ma che hanno una qualche ingenua eleganza e che hanno il vantaggio di essere molto morbidi. Si vedono fra le donne beduine dei tipi aristocratici, delle figure alte, snelle che hanno anche nella meschinità della « futa » nera ampiamente drappeggiata una dignità regale. Non si lavano molto, ma si verniciano di « henna » le unghie e si coprono di tatuaggi azzurri le braccia e il petto e dànno una strana seduzione ai loro occhi — bellissimi e ardenti, quando non sono malati — segnandone fortemente le ciglia con l'antimonio. I beduini non curano il lusso neppure nelle vesti: la vita nomade non lo consente. I loro villaggi di capanne non resistono mai più di un anno o due nello stesso posto: spremono dalla terra appena una piccola parte di quanto potrebbe dare perchè non hanno nessuna idea di buona agricoltura, e passano in un altro luogo per poi ritornare in quello di prima, quando a loro parere la terra si sia riposata. All'interno nei limiti normali delle varie tribù, la terra non ha proprietario perchè secondo il concetto coranico, essa appartiene soltanto a Dio. E avviene così che forse appena un terzo, non

INFORMATORI NOSTRI INTERROGATI DA UN UFFICIALE ITALIANO A BENGASI.

di più certamente, è soggetto a coltivazione. Mancano al beduino i mezzi e la voglia di sfruttare convenientemente tutta la vasta fecondissima plaga della Cirenaica. La terra è generosa e il beduino ne profitta. Sono pochi i beduini ricchi, e d'altra parte sono pochi anche i beduini bisognosi. Soltanto gli sceicchi sfoggiano una certa ricchezza: portano un ampio baraccano bianco a striscioni grigio-scuri, hanno la sella e i finimenti ornati d'oro e d'argento e in una custodia preziosa sempre attaccata alla sella due pistole magnifiche ageminate con nel calcio dei versetti del Corano incisi in oro. Ed hanno un cavallo bellissimo, sempre, alto e fremente. Quando cavalcano al galoppo in quel volo di criniere, col baracano palpitante come un'ala, col fucile sollevato a volteggiare in guizzi capricciosi, sono veramente di una bellezza soggiogatrice. Questi sceicchi sono, ciascuno nella propria tribù, il capo supremo e hanno una autorità non discussa: assistiti dagli sceicchi delle frazioni e dai « fghì » — i saggi che sanno leggere e scrivere — essi tengono consiglio e decidono

di ogni cosa: delle controversie, dei rapporti con le altre tribù, della necessità di rintuzzare un'offesa, di armarsi per una vendetta, per uno di quelli spaventosi « debiti di sangue » che tenevano in continua guerra di rappresaglia per diecine d'anni intere tribù.

L'avvocato Ugo Sabetta che fu negli ultimi tempi della dominazione ottomana nostro vice console a Derna ha tentato la non facile impresa d'un elenco delle tribù beduine della provincia che è estesissima. Le più importanti sono nove, che si dividono in frazioni innumerevoli con capi e sottocapi. Famosa in tutta la Cirenaica per la sua ricchezza e la sua potenza è quella degli Abidat con due sceicchi principali: Abd-el-Kader Breidan bu Sciulak e Malmud Uled Alì el Fergiani. Vengono poi gli Ilassa, i più bellicosi, la tribù di El Gataân, i Muefa, i Mansur, i Bu Dani, i Gheis, gli Anakla, i Gerrera. Sulla potenza degli sceicchi, senza eliminarla e senza limitarla, ma organizzandola e quasi unificandola in una specie di federazione, si distende adesso l'autorità del Gran Senusso di Cufra e delle sue zànie sparse per tutta l'Africa settentrionale. Il potere della confraternita è tale che Enver bey, il comandante delle forze turche dinanzi a Derna, ha dato un calcio per il momento alle sue convinzioni di massone, e si è fatto senusso per avere un maggiore prestigio sulle tribù. Ma la sua autorità e la continuazione della guerra si appoggiano sopra tutto sulla menzogna: su quelle comiche spacconate di vittoria e su quella turpe campagna di diffamazione delle quali ci arrivano a ventate gli echi nei diarî dei comandanti turchi.

Però, quando la verità può farsi strada a traverso la rete degli inganni e arrivare in qualche modo fra le popolazioni che saranno nostre, noi vediamo che anche i beduini la sentono, e si convincono. Noi non abbiamo altro bisogno che di farci conoscere, per farci apprezzare. Alcuni episodi ce lo provano. In un combattimento contro di noi un capo beduino restò orribilmente ferito alla testa. Venne raccolto morente e trasportato all'ospedale militare. Un chirurgo gli trapanò il cranio, con una scheggia d'osso scalpellata dalla calotta gli coprì la fenditura immane, lo medicò, lo curò con pazienza infinita, con la pazienza e l'attenzione con cui i nostri medici curano tutti i feriti. Dopo due mesi lo sceicco rubato alla morte poteva camminare. E chiese di ritornare al campo, lo chiese come una grazia: non per combattere più, ma per dire alla gente della sua tribù come fossero veramente gli italiani, e per portarla via perchè gli italiani non vanno combattuti. Gli venne concesso, e lo sceicco si allontanò verso il campo nemico. Dopo qualche giorno fu vista dai nostri Osservatorî una lunga carovana di cammelli e d'uomini e di donne che lasciavano l'accampamento e si dirigeva lontano. Era la tribù dello sceicco guarito.

Questo non vuol dire che ci si deva fidare eccessivamente dei beduini. Ma non bisogna neppure eccessivamente diffidare. Liberati dai turchi, i beduini appariranno alquanto migliori di quanto si creda. Se si fosse in qualche modo curata negli anni precedenti una preparazione politica qui nel paese nuovo, almeno in Cirenaica i turchi sarebbero già finiti. Invece la preparazione politica è mancata completamente. Siamo venuti qui soli, senza un amico a noi accaparrato, senza saper nulla. Peggio: sapevamo e credevamo delle cose che non esistevano affatto. Così si è lasciato che i turchi si organizzassero, che traessero alla loro causa tutte le popolazioni dell'interno.

E c'è un'altra ragione: venendo qui noi non avevamo da vincere soltanto i turchi e gli arabi o i beduini. Avevamo anche da vincere la terribile prevenzione che era contro di noi, che ci diceva poveri per la meschinità delle nostre rappresentanze, che ci chiamava deboli perchè avevamo sopportato in umiltà ogni sorta di soprusi, che ci riteneva pavidi perchè tutte le nostre proteste a ogni schiaffo ricevuto si limitavano a far passeggiare lontano dinanzi alla rada qualche nave per poi ritirarla lasciando il tempo e le cose che aveva trovato. Abbiamo dovuto lottare contro la persuasione comune palese diffusa che noi italiani eravamo della povera gente che si poteva offendere e maltrattare senza pericolo. Ora stiamo vincendo le due battaglie, e gli arabi che ci hanno visti quali siamo, si sono accorti con stupefazione che gli italiani sono forti, e sono ricchi, e sono giovani, e hanno del fegato.

Ma i beduini no, i beduini non hanno potuto accorgersene ancora. Essi ci credono sempre come i turchi han fatto credere che noi fossimo: poveri, e deboli, e devastatori. Non ci conoscono che per averci avuti di fronte in battaglia, ma nel loro criterio noi abbiamo sempre perduto, anche quando essi lasciavano mille morti sul terreno come alle Due Palme, o cinquecento come a Lebda, o settecento come a Bu Kamez. A fabbricare le vittorie sulle sconfitte per galvanizzare la resistenza ci pensano i turchi. Fra noi e i beduini — questi beduini che sono ineluttabilmente destinati a essere la nostra popolazione di domani — si eleva, più alta di ogni altro ostacolo, questa sozza rete di menzogna che è il vero forte, l'unico alimento della guerra. Dai sentimentali si parla di amor di patria nelle popolazioni dell'interno, di fierezza beduina, di fanatismo religioso: letteratura da archivio! I beduini non conoscono amor di patria perchè non hanno una patria, perchè non sono un popolo; sono delle tribù nomadi e ostili fra di loro. E la fierezza beduina consiste nell'obbedire a chi li sappia comandare con la forza, e il fanatismo religioso non è un incendio che possa divampare soltanto contro gli italiani e acquetarsi dinanzi ai francesi o agli inglesi o ai tedeschi. I beduini credono minacciato, terribilmente minacciato, il loro interesse che è il loro ideale, e combattono per questo. E a convincerli così sono stati i turchi.

ARNALDO FRACCAROLI.

UNA SPLENDIDA PAGINA DELLA PREISTORIA ITALICA

TALMAN

Ripenso talvolta il lavoro paziente e vastissimo compiuto dal *Touring Club Italiano* quando sotto l'ispirazione e la guida di L. V. Bertarelli, imprese la «revisione toponomastica dei documenti fondamentali che ci danno i nomi di casa nostra». Ripenso al contributo spontaneo di lavoro portato da un esercito di soci, ed alle 48000 comunicazioni cogli Informatori spogliate, discusse e utilizzate in poco più d'un anno rettificando 7197 nomi della Carta d'Italia...; e domando a me stesso di che cosa sarebbe ancora capace codesta attività con tanta coesione di buon volere e di forza morale.

E ripensando al lavoro compiuto di fronte a quello che rimane da compiere, si affacciano alla mia mente le Note Toponomastiche del *Touring Club Italiano* come prima correzione delle prove di stampa per un libro di valore immenso, quale sarebbe il libro più antico del mondo; perchè il libro più antico non è certamente la Bibbia, nè possono esserlo i libri sacri dell'India o del Celeste Impero, nè quelli sacerdotali d'Egitto, dove leggevansi le vicende di civiltà e di popoli scomparsi. Prima di Mosè, prima di ogni scrittura geroglifica dell'Egitto e del Messico, prima ancora del *sacro vate* che affidò al vetustissimo canto le prime istorie da tramandarsi ai venturi, esordiva la umana industria con un libro mirabile per vastità d'argomento e continuità di dettato e serie non interrotta di collaboratori, così da farne la storia più antica e fedele di tutti i popoli meritevoli di ricordanza. Questo libro *anti-*

UNA GRANDE SUPERFICIE LISCIA IN « VAL FONTANALBA » COPERTA DALLE FIGURE SCOLPITE.

chissimo, perchè anteriore alle prime parvenze di civiltà, è *la superficie stessa della terra*, e i suoi caratteri indelebili e le sue parole, sonanti lungo il corso di molti millennî, SONO I NOMI LOCALI, testimonianze sicure delle vicende infinite dell' Umanità, delle sue divisioni, delle sue lotte, delle parentele remotissime, dei linguaggi misteriosi che germogliarono per secolari contatti di tribù e di popoli senza nome, prima assai che sorgesse il primo vate ripolitore di volgare linguaggio o il primo grammatico paziente e l'acuto glottologo a raccogliere le leggi arcane e mirabili della umana parola. In questo libro immenso, *nei nomi* dei monti, dei fiumi, dei golfi, dei promontorî, delle fontane e delle caverne stesse che raccolsero e protessero le umilissime origini degli umani consorzi, *nei nomi* delle città e dei villaggi più antichi è la storia prima e più certa delle vicende dell' umana famiglia. Ogni popolo ha in questo libro la sua pagina misteriosa. Ed una delle più splendide è certamente quella toccata alle genti d'Italia e scolpita indelebile su tutta quanta la superficie della penisola nostra nelle migliaia di nomi che più durevoli della pietra e del bronzo serbano le memorie dell' italica stirpe.

« VALLONE DELLE MERAVIGLIE » SUPERFICIE CON FIGURE DI ARMI, ARATRO, ECC.

A leggere questa pagina, inesauribile per ricchezza di rivelazioni inattese, pochi si accinsero, distratti specialmente dalla volgare credenza che tutto s'abbia a trovare nei libri, senza pensare che prima d'ogni più antica scrittura, la Umanità ebbe millennî di vita lasciandone sempre testimonianza NEI NOMI DEI LUOGHI ABITATI. I quali nomi accettati quasi sempre dai successivi occupanti, modificati in parte o storpiati pure talvolta dai conquistatori, ma più sovente ancora dalla incosciente superbia dei letterati, restarono però quasi sempre inalterati *nella fonetica popolare dei volghi abitatori della regione* specialmente nelle parti montane e di più difficile accesso. E in questa volgare fonetica sempre o quasi si possono rintracciare e riconoscere nelle loro forme antichissime, e possono essere purgati dalle eventuali sovrapposizioni e dalle storpiature che li deturpano.

A leggere e a purgare la splendida pagina che porta il nome d'ITALIA si accinse da qualche tempo il *Touring Club Italiano* come apparisce in modo speciale dalle *Note toponomastiche* pubblicate nel 1908. E se la collaborazione dei numerosi consoci rispondesse ancora volonterosa all'appello, come prevede il Bertarelli, io vorrei pure sollecitarla non solo per aggiungere a molti nomi locali compresi o da comprendersi nella Carta topografica d'Italia *la forma dialettale corrispondente*, ma per raccogliere inoltre nelle rispettive forme volgari tutti quei nomi di regioni, di località, di rupi, di fontane, di caverne, ecc. ecc., che non possono essere compresi nella carta e che non avendo una ragione storica conosciuta, sieno in apparenza strani o difficilmente spiegabili. Io ciò vorrei perchè una certa esperienza e ripetute osservazioni e pazientissime indagini da lungo tempo m'insegnano che nella forma volgare dei nomi proprî locali è a raccogliersi la più gran messe di voci comuni delle antichissime lingue italiche.

TESTA CORNUTA CON RETTANGOLI DENTRO LE CORNA « VAL FONTANALBA »

E' in questi nomi la prova più certa che vive e si perpetua in moltissimi volghi italici l'idioma dei Liguri, la stirpe più antica d'Italia, l'idioma stesso che i dotti immaginarono e proclamarono estinto, vaneggiando sor-

presi dietro un errore colossale di Metrodoro Scepzio, divulgato da Plinio, riguardo al nome del maggior fiume d'Italia.

« Vallone delle Meraviglie » Superficie con figure.

E' in questi nomi la chiave di quell'arcano linguaggio degli Etruschi dalla cui civiltà assai prima che dalla *Graecia capta* si educava l'antica Roma all'imperio del mondo; di quell'arcano linguaggio che il Lattes (miracolo di lavoro e di pertinace pazienza tra i molti e dottissimi che ne tentarono il mistero) dice ancora, e giustamente, « *un problema che da tre secoli almeno - altri potrebbe dire da venti - pesa come cappa di piombo sulla storia della civiltà e dell'Italia* ». E tale è davvero, perchè delle sue migliaia d'iscrizioni scoperte finora NON UNA fu integralmente, con sicurezza e concordemente decifrata in tre secoli di lavoro, da una legione di dotti; NON UNA! neppur quella semplice e chiara di due sole parole conosciuta col nome di *epigrafe di Tresivio* (Fabretti, N. 2, del Primo Supplemento al *Corpus inscriptionum italicarum*), neppur quella sepolcrale davvero e chiarissima e di *una sola parola* al N. 1981 del Fabretti! senza contare le *venti interpretazioni diverse* e quasi tutte frammentarie della grande e completa epigrafe del Cippo di Perugia (al N. 1914 del Fabretti) attorno alla quale da 89 anni almeno si sta lavorando!

Figura d'uomo con aratro e buoi in « Val Fontanalba ».

Sarebbe pure questa raccolta di forme dialettali dei *nomi di casa nostra*, il primo e più efficace contributo a un Dizionario Geografico d'Italia, utilissimo non solo alle ricerche geografiche, ma sì ancora, e più efficacemente forse, alle ricerche linguistiche ed etnografiche, essendo certissimo ad esempio, che l'etimologia dei nomi stessi più noti, come quelli di Torino, Milano, Genova, Nizza, ecc., ecc. non potrà mai seriamente e utilmente ricercarsi se non partendo dalla forma

volgare (*Turin, Milan, Zena, Nissa*, ecc.), cioè la forma ricevuta dal linguaggio d'origine.

E codesta verità intuirono forse coloro che

« Vallone delle Meraviglie » Superficie con figure.

(specialmente dalla Sardegna) contribuirono alle *Note toponomastiche* per la Carta del T. C. I. tentando di sostituire la forma dialettale nei nomi di molte località alla forma dei nomi stessi non sempre felicemente italianizzata, e immeritatamente accolta nelle Carte dell'Istituto geografico Militare, come già per lo innanzi nelle scritture notarili e burocratiche. Col quale tentativo intesero probabilmente affermare che i 3052 *nuraghi* inscritti nell'*Elenco degli edifizi monumentali d'Italia* pubblicato dal Ministero della Pubblica Istruzione nel 1902 non valgono per lo storico e pel filologo quanto i nomi di pochi debitamente studiati

Supposti disegni di una capanna con recinto per le bestie in « Val Fontanalba »

e accertati nel rispettivo valore linguistico, e quanto valgono i nomi dei paesi dove s'incontrano ancora, come, ad esempio, il nome di *Arzana, Bennari d'Usellus, Baiore, Isili, Narca, Oliena*, ecc., ecc. e quanto i nomi dei nuraghi *Izzi* ed *Aiga* in Abbasanta, *Bolessene* in Aidomaggiore, *Sa Nizza* in Assolo, *Sa Iba* in Bari Sardo, *Ruinenna* ed *Atza Cosu* in Guamaggiore, *Solene* e *Mene* in Macomer, *Sabadi* in Muravera, *Orene* in Norbello, *Ena longa* in Ortueri, *Benas* in Solarussa, *Mitza manna* in Uras, *S'Ena de Calvia* in Alghero, *Badena* a Ittiri, *Marena* in Cheremule, *S'Ecca de S'Aghedue S'adde de sa chessa* a Nulvi, ecc.

Non mi dissimulo le difficoltà che sovente s'incontrano dovendo scrivere un nome o vocabolo con giusta grafia corrispondente alla

onetica dialettale; ma giova considerare che :ra un nome malamente scritto nella forma volgare (suscettibile sempre di correzione) ed ın nome storpiato o travisato per ismania li tradurlo e vestirlo nella lingua comune lella nazione, è preferibile sempre la imperfe- zione del primo caso, la quale non impedisce l riconoscimento, alla imperfezione del secondo, che fa irriconoscibile il nome a coloro stessi che ogni giorno lo ripetono e lo sentono.

Altro lavoro d'indagine utilissima alla storia e qualche volta pure all'archeologia sarebbe di ricercare fra le centinaia di *nomi locali desunti dal Cristianesimo* i nomi precedentemente portati da quelle stesse località e probabilmente, nella maggior parte dei casi, desunti dalle credenze pagane o da ragioni storiche o topografiche.

Abbiamo, ad esempio, in Italia non meno di 529 comuni (senza contare un maggior numero li frazioni, molte delle quali vantano origine più antica del capoluogo) i quali portano *nomi di Santi*; ed è certo che molti tra questi aggregati di abitazioni hanno origine anteriore al Cristianesimo. Qual era di questi comuni o di queste frazioni *il nome primitivo scomparso?* E la ragione di quel nome qual era?...

Pochissimi sanno oggi, ad esempio, che al nome antico di VILLA MATUTIANA (tratto dal culto pagano) fu sostituito nei tempi cristiani il nome di *San Remo;* che il nome dell'antica PEDONA, nei liguri Vagienni, venne mutato in quello di BORGO SAN DALMAZZO; che *S. Pietro di Bivona* (Calabria Ult.) fosse l'antico IPPONIUM; che *Borgo S. Sepolcro* fosse altra volta BITURGIA, e *S. Angelo in Vado* il THIPHERNUM METAURENSE, e *Borgo S. Donnino* fosse FIDENZIA, e che sia stato *San Gemini* la CARSULAE degli Umbri antichissimi.

E non basta. Moltissimi passi alpini (conosciuti pure e frequentati dai Liguri, dagli Umbri, dagli Etruschi e dai Romani) portano oggi il nome di un Santo: *San Bernardo, San Gottardo, San Giacomo, S. Marco, S. Martino*, ecc.

Qual era il nome antico, e da qual fatto storico o mitologica leggenda era esso desunto? Quali avanzi di templi o sacelli, di teschi o d'are o d'erme solitarie del paganesimo esistono od esistevano un giorno, o quali nomi rimangono a indiziarne la disfatta dove sorgono oggi i santuarî, le cappelle, i piloni e le statue colossali del Redentore, testimonianze solenni alla fede vittoriosa del Crocifisso di Nazaret?

Ecco un campo vastissimo al buon volere, all'attività inesauribile del Sodalizio nostro. Coraggio dunque e all'opera!

Si apra dalla *Rivista* una rubrica speciale a queste indagini, a raccogliere le informazioni, le rettifiche ulteriori dei nomi sfuggiti al lavoro delle *Note toponomastiche,* le forme dialettali di quanti più nomi sarà possibile, i nomi antichi scomparsi o rimasti silenziosi o sconosciuti per alterazioni o per sovrapposizione di nuovi.

Il campo è vastissimo e la messe inesauribile forse, perchè non ostante il lavoro immenso che in Italia e fuori si andò compiendo, molti sono ancora i punti oscuri e moltissime le oasi inesplorate nella storia delle genti italiche. Fino a qual punto si estese la irradiazione e il dominio dei Liguri, degli Umbri, degli Etruschi? Dove sorgevano e come quelle città d'Etruria delle quali appena il nome ci è noto, come *Amitina* e *Artena*, e *Blera* o *Bieda*, e *Fescennia*, e *Ferentino*, e *Fregena*, e *Gravisca* ed *Erbano*, e *Larteniano*, e *Larnia* ossia *Larina*, e *Ocricula*, e *Velete*, e *Solonio*, e *Suderto*, e il celebratissimo *Feroniae Lucus*, e *Syrenzio* o *Syrcento*, e *Falari* o *Faleri*, e il *Fanum Voltumnae*, e il *Vicus Elbii*, e *Meonia*, e *Statonia*, e *Turrena*, e *Vetulonia* e tante altre delle quali appena ci resta il nome ellenicamente o latinamente storpiato come quello, ad esempio, di *Bondelia*, lasciatoci da Tolomeo con tre lettere che l'alfabeto etrusco non ebbe (B, O, e D), e come quello di *Eba?*

E non potrebbero per avventura indiziarne l'ubicazione le scoperte frequenti di necropoli senza nome e la toponomastica della circostante regione?

Quali sono i castelli dei Liguri onde i Romani, tacendo i nomi nella storia, celebrarono l'espugnazione con trionfi ai quali Cicerone (estimatore non sospetto delle glorie romane) mordacemente preferiva un' orazione di Crasso? — Dove e quali sarebbero i campi memorandi in terra italica sui quali a Roma fu tante volte disputato l' imperio del mondo? — Dove apparve più lunga ed intensa in Italia la influenza della civiltà e della dominazione romana? — Dove ancora si riconosce e si accerta una traccia delle antiche religioni scomparse? — Perchè il nome o i nomi molteplici dei due massimi fiumi d'Italia? — Perchè il nome più modesto e non meno arcano del *Bormida?* e quelli perfettamente Liguri-etruschi del *Ticino* e dell'*Adige*, l'un dall'altro in apparenza tanto diversi e in realtà tanto affini? — Perchè nelle Alpi marittime il nome di quel *Monte Bego*, circondato da nomi così arcani e paurosi e da quelle *sette od ottomila incisioni rupestri* che al più deserto di quei valloni dettero il nome *delle meraviglie*, e formano la disperazione dei dotti e il nobile perpetuo sogno di Clarence Bicknell, ricercatore infaticabile di quei geroglifici che speriamo non abbiano ad essere eternamente insolubile enimma? — E i nomi di Monte Viso, di Colle Ardente, di Rocca Barbena, di Pietra Ardena, o meglio Predenna, dei venti o più Monte Caro o Carmo o Calvo? delle Arme o Tane o grotte o caverne che furono abitazioni preistoriche anteriori all'alba di ogni civile consorzio?

Ecco il campo vastissimo che i centomila soci del *Touring Club Italiano* non avranno forse la sorte di percorrere intiero; ma potranno certamente avere il vanto di averne iniziato la cultura e di aver aperta o spianata la via a coloro che dopo di noi, e forse più fortunati di noi, verranno a raccogliersi attorno al vessillo che per la patria comune ci unisce e ci guida al lavoro.

Non avranno in questa impresa i nostri consocî lo stimolo di un premio accademico o la gloriola di aver vinto la gara come i cercatori di sciarade, di rebus e d'altri simili mezzi di ginnastica intellettuale adolescente; ma avranno essi di certo l'incitamento morale, assai più potente sopra intelletto d'uomini ai quali, dato il loro nome a un sodalizio, piace che questo raggiunga il suo scopo.

E lo scopo del sodalizio nostro, pur sotto il nome di modeste parvenze, è quello di conoscere, di correggere e di esporre nel fulgore della sua gloria una splendida pagina del più antico libro del mondo: quella pagina che chiamasi ITALIA.

AVV. B. MATTIAUDA.

IL PAESAGGIO ORIENTALE NELL'ARTE ITALIANA

Si è detto che l'Oriente non è mai vinto dall'arte. E forse perciò il fascino di una vittoria temeraria trasse i pittori moderni ad un' aspra fatica di ricerche e di tentativi intesi a strappare il mistero del suo incanto cromatico al mondo orientale.

Dal giorno in cui l'anelito del pennello si lanciò arditamene alla conquista di nuovi mezzi tecnici di espressione e si propose di fissarenella tela tutte le vibrazioni dell'aria aperta e tutte le sfolgoranti irradiazioni della luce, il paese dell'Oriente apparve come il campo naturale di esperimento.

E' noto quanto il viaggio nel Marocco abbia influenzato il rinnovatore riconosciuto dalla tecnica pittorica: Delacroix che fu il primo a sorprendere nella natura il giuoco fugace dei colori *complementari* ed a rilevarne le regole.

Dopo aver lungamente studiato la teoria scientifica dei colori e le reazioni dei contrasti e scoperta la legge ch'egli intitolò « l'accordo degli affini e l'analogia dei contrari » ebbe davanti al fulgore di un tramonto africano la conferma pratica e definitiva della verità vagamente intuita. E nel 1832, tornando dal pellegrinaggio marocchino entusiasta dell'armonioso e possente colore orientale, si dedicò con lena convinta a vivisezionare le curiosità cromatiche dei tappeti, delle stoffe d'Oriente. Come notava un suo biografo, il Delacroix apprese allora come gli elementi accesi, *criards* si ricostituiscano in tinte di una delicatezza estrema, in regole immutabili che ne assicurano l'armonia. Egli avea constatato che una superficie colorata è piacevole e brillante solamente al patto di non essere nè liscia nè uniforme e che un colore non è bello se non vibra di un lucido vivificatore. Fu dunque il primo fra i pittori a spiegarsi i segreti e le ragioni della tradizione orientale. Tale conoscenza gli permise di affrontare i più audaci assembramenti di tinte ed i contrasti più stridenti senza cadere in sgarbate dissonanze. E nella sua opera posteriore ritroviamo sempre un po' di quest'O-

F. ZONARO: QUARTIERE ARMENO A SCUTARI.

F. ZONARO: PUNTA DI SCUTARI.

riente fiammeggiante sonoro e melodioso. Il Marocco offrì all'istintivo *cromatismo* del Delacroix gli accordi più teneri ed i più emozionanti effetti.

E poichè le rivelazioni dell'Oriente egli aveva presentite nelle opere del nostro grande Veronese, amorosamente meditate al *Louvre,* il Delacroix giunse ad affermare con sicura convinzione che Paolo era stato iniziato ai misteri ed alle magie del colore orientale dai cittadini d'Asia e d'Africa recanti a Venezia — nel fastoso cinquecento — le ricchezze della loro arte e della loro industria.

Sulle traccie del Delacroix molti artisti latini si lanciarono in frotte animose verso i paesi dell'*Est.* L'arte latina era la più adatta ad intendere ed a rendere il paesaggio orientale: la Francia ebbe una legione di seguaci del Delacroix, la Spagna il suo dolce e melanconico Fortuny, l'Italia un gruppo magnifico di orientalisti, dal milanese Carlo Mancini al torinese Pasini, la cui opera — dopo la morte dell'illustre pittore, rifulse di chiara bellezza e suscitò vive ammirazioni in una delle ultime mostre biennali di Venezia.

F. ZONARO: CIMITERO TURCO.

E non è certo spento il ricordo della esposizione organizzata dall'Accademia di Brera, nelle sale del suo palazzo, delle impressioni egiziane ed indiane di Carlo Mancini. Nella mostra postuma comparvero per la prima volta al pubblico nostro i mirabili bozzetti che il bizzarro artista, durante gli ultimi suoi anni, conservava gelosamente chiusi nella valigia e soltanto agli amici intimi, nei momenti di buonumore, permetteva di ammirare. Afflitto da una grave sventura domestica, il Mancini aveva cercato di stordirsi con un viaggio attraverso l'Egitto

F. Zonaro: Barbieri di Costantinopoli.

e l'India, seguendo le carovane, balzando dal cammello sotto la rabbia del sole per cogliere un motivo interessante, una rara nota di colore.

L'ultima produzione del vecchio pittore, sbocciata dalla commozione profonda che gli diede il paesaggio d'Oriente, è certo la sua più notevole per spontaneità, freschezza, leggiadria. E' in essa una passione intensa ed irresistibile, una foga giovenilmente impetuosa, una verità palpitante e suggestiva.

In una sua intervista con Virgilio Colombo il Mancini ci ha inoltre lasciato un quadretto interessante della vita strana a cui vanno incontro gli esploratori dell'arte. Sentite questo grazioso episodio d'una corsa sul Nilo: « All'insù del Diebel-Their, in una specie di stretto che rode la base della montagna, fui assalito da una nube di mendicanti ignudi e pidocchiosi. Essi gettavansi a nuoto, avidi di preda, come una muta di cani e s'attaccavano alla sponda del naviglio. Erano per la maggior parte fanciulli e vedendomi dipingere sgranavano gli occhi ed allungavano le dita verso i tubetti del colore. Fui obbligato a difendermi a colpi di pennello e insudiciai il muso a parecchi, tra le risa degli altri cui il giuoco riusciva piacevole assai... Stanco, alla fine, fregai la tavolozza in faccia al più petulante che s'era messo in bocca un tubetto di lacca; e quando anche questo non bastò più, ricorsi al classico partito dei cazzotti, un linguaggio internazionale ch'ebbe il potere di risospingere nella melma quella ciurmaglia di cenciosi, alcuni dei quali, raggiunta la riva, si appiattarono fra le canne di zucchero lanciandomi dei sassi ».

F. Zonaro: Venditore di dolci.

Ma il povero illustre e disgraziato pittore pensava a sua consolazione: « mentre io me la godo in mezzo a tanto rigoglio di vegeta-

F. ZONARO: IL REGGIMENTO ERTHOGRUL.

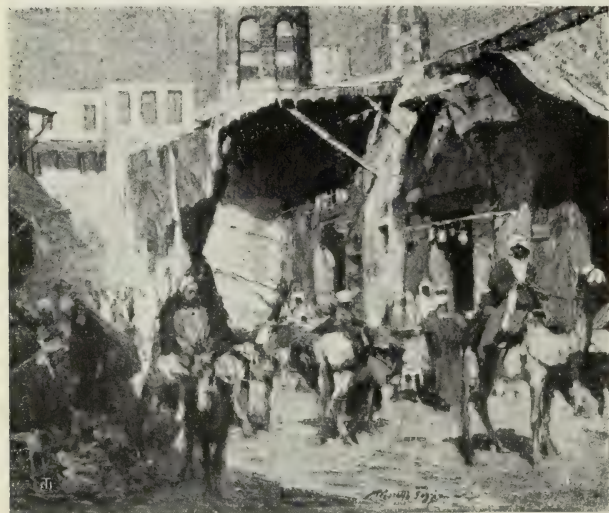
zione, a casa mia, in questa stagione, gli alberi sono spogli, i pineti coperti di neve e la gente intabarrata fino al naso!

***

I pericoli, le avversità e neppure l'esempio del compianto Guido Boggiani caduto vittima del suo spirito avventuroso in una lontanissima terra di America, valsero ad interrompere il sempre più ardente desiderio d'esplorazione artistica: anzi si resero man mano più numerosi i pittori attratti dal paese dove si dimenticano le inquietudini della tormentata vita contemporanea, illuminati e inebbriati da tanto raggio di bellezza luminosa e dove si guarda alle cose cogli occhi dei sensi e non dell'anima. E trassero dallo studio dell'Oriente motivi d'arte, di gloria tutti i pittori capaci di comprendere come il paesaggio orientale abbia la sua caratteristica non già nella dovizia orgiastica del colore, bensì nella scintillante diffusione di una luce chiara e dorata che tutto armonizza in una gamma di pulviscoli iridescenti. Costoro lasciano ai mestieranti ed ai mediocri le rappresentazioni rutilanti di toni violenti e sgargianti e studiando con acume il carattere di quel paese di sogno, coi fantastici aspetti delle cose ravvolte in un eterno sorriso di luce, riuscirono a penetrare anche l'anima dell'ombra, la quale è tanta parte — colle sue trasparenze, le sue morbide *nuances* e le originali colorazioni in minore — della bellezza pittorica d'Oriente.

MORETTI-FOGGIA: UNA PIAZZA DI DAMASCO.

A. de Beaumont esaminando alcuni vecchi saggi dell'antica arte egiziana notava che gli orientali, dai tempi più remoti, tentano di far

miroiter il colore specialmente quando è molto intenso: e con questo semplice successo riescono a farlo *nuancer* per virtù propria, col-

MORETTI-FOGGIA: QUARTIERE ARABO (CAIRO).

l'azione stessa della luce, evitando le secchezze e la monotonia e producendo quella garbata vibrazione senza della quale un colore unico è insopportabile alla vista. Quanti canoni della nuovissima tecnica sono sintetizzati in questa elementare verità!

***

Fra gli attuali nostri cultori dell'orientalismo pittorico io prediligo un campione ormai maturo e glorioso: Fausto Zonaro, ed un giovane animoso di sicure speranze: Mario Moretti-Foggia.

Il primo ha un grandissimo merito: quello di avere rivelato all'Italia contemporaneamente un paese sconosciuto e in quest'anno di guerra singolarmente interessante: la Turchia. Della nazione che ci è ostinata ed implacabile avversaria noi non abbiamo neppure una storia, ne conosciamo assai superficialmente le gesta del passato ed i costumi del presente. Orbene: basta osservare la raccolta delle tele dipinte da Fausto Zonaro durante il suo lungo soggiorno a Costantinopoli, per avere un concetto completo e preciso della vita strana che si svolge sulle rive del Bosforo.

Povero e solo, palpandosi in tasca l'unico e modesto viatico di una commendatizia per un medico connazionale residente a Pera, lo Zonaro è sbarcato venti anni or sono nel porto fantasmagorico, davanti al portentoso panorama verso il quale lo spingeva l'istintivo amore dell'Oriente; e piantò il cavalletto con sicura baldanza in cospetto al popolo di cui doveva essere insieme lo storico e lo psicologo. In breve tempo tutta una folla di uomini col *fez* rosso od il turbante verde sulla testa e di donne velate, in ampio paludamento, uscì dal pennello del pittore veneto rinnovante l'audacia ed il successo di Gentile Bellini. Le visioni di Stambul, del ponte di Galata e del Corno d'Oro si avvicendarono nelle tele di paesaggio e ben presto il nome del pittore italiano divenne popolare a Costantinopoli. Un suo grande quadro di soggetto militare: *Il reggimento d'Erthogrul* venne offerto ad Abdul-Hamid il quale si affrettò a nominare lo Zonaro pittore della Corte ottomana offrendogli modo di dedicarsi senza preoccupazioni di immediato guadagno ad opere di vasta dimensione.

I Giovani Turchi — resisi padroni delle sorti politiche del loro paese mediante la buffa recente rivoluzione — rendendo omaggio al basso e volgare misoneismo dei loro compaesani, odiatori dell'arte protetta da Abdul Hamid per reagire contro il pregiudizio antiestetico dei propri sudditi, si affrettarono non soltanto a spogliare il pittore italiano della carica, ma lo fecero segno a persecuzioni e spogliazioni, espellendolo dalla Turchia e derubandolo dello studio. Era d'uopo partire. E lo Zonaro si allontanò gettando in volto ai membri del comitato « Unione e Progresso » una sdegnosa apostrofe: « Ho un'arte, quell'arte che per vent'anni ha fatto onore alla Turchia e con la quale posso vivere! »

E tornò in Italia dove — se dovette lamentare le stolte avversioni di colleghi invidi che gli chiusero le porte dell'esposizione cinquantenaria di Roma — raccolse plausi e dimostra-

MORETTI-FOGGIA: CAMELLIERI DEL GISA.

MORETTI-FOGGIA: SUL LIBANO.

zioni di affetto solidale in una mostra ordinata nel ridotto del teatro Nazionale visitata da gran numero di amatori e inaugurata da Vittorio Emanuele III il quale aveva conosciuto lo Zonaro a Costantinopoli durante il viaggio di nozze.

In quella raccolta delle opere di Fausto Zonaro — che ho rivista quasi integrale pochi mesi or sono nel *Casino* di San Remo — la vita turca esce evocata con straordinaria varietà di particolari e grande finezza di interpretazione.

Le fosforescenze dell' iridato golfo di Costantinopoli, il mistero delle notti lunari sul Bosforo silenzioso, le folgorazioni violenti del sole nei meriggi torridi dell'estate, la magnificenza della natura lungo le rive lussureggianti: ogni aspetto del paese di sogno trovò un canto nella tavolozza lucida del pittore. E colle bellezze meravigliose dell'ambiente celebrò le caratteristiche più salienti della vita autoctona. Anzitutto lo spirito bellicoso della nazione turca pei quadri militari, ampî di movimento e smaglianti di colorito, poi la sensualità molle dell'Oriente nel magnifico trittico dedicato all'interno dell'*Harem*, popolato di belle circasse, poi le scene della strada nei *Barbieri ambulanti* e nel *Malebigi*, il fanatismo religioso nei *Dervisci urlanti* e nel *Bairam*, specie di pasqua turca solennizzata con molta pompa ed altrettanto rumore fra danze, suoni e canti. E nessuno può dimenticare il quadro *Al fuoco, al fuoco!* che riproduce la corsa pazza dei *pompieri volontari* di Costantinopoli.

E ancora ricordo fra le migliori impressioni d'Oriente dello Zonaro un luminoso *Cimitero turco*, il *Guado a Casil-Toprak*, le *Barche in porto*, gli *Scaricatori*, il fervente e rumoroso *Mercato delle droghe*, il *Meresin Kiosk* dove furono ricevuti con gran pompa gli imperiali di Germania al loro arrivo nella capitale ottomana; le stupende sensazioni di Scutari fra le quali eccellenti un *Effetto di notte*, la famosa *Punta*, e il *Quartiere degli Armeni*, i ricordi di Stambul, lo *Sbarcatoio di Saladgrak* e la ieratica e commossa *Preghiera*.

* * *

Mario Moretti-Foggia è fra le ultime reclute — in ordine di tempo s'intende — dell'orientalismo pittorico. Ma gli è bastato un breve e rapido giro attraverso l'Egitto ed i paesi del Libano per assurgere subito con una ricca e genialissima serie di bozzetti e di quadri, fra i campioni più notevoli e vivaci del genere.

La partenza del giovane artista mantovano per le terre del sole venne salutata con grande compiacimento da quanti ne conoscevano l'opera precedente. Il Moretti-Foggia, avanti di avviarsi verso il continente africano era già conosciuto come uno appassionato *folklorista* del pennello. Aveva già visitato la Francia, l'Inghilterra e l'Olanda e fissati i caratteristici aspetti di città e di campagne esotiche in pagine pittoriche esuberanti di facilità e

di vigore sintetico. Rimaneva però nella sensibilità un po' melanconica dell'allievo di Mosè Bianchi una strana predilezione per le intonazioni basse ed oscure. Vincitore del concorso « Canonica » col grande e suggestivo quadro *Fratellanza* arieggiante nei contrasti violenti di ombre e di luci e nella bituminosa tetraggine dell'insieme i *Tenebrosi* seguaci di Michelangelo da Caravaggio, il pittore pareva ostinarsi nella predilezione delle tinte plumbee, degli effetti notturni, delle ombre pesanti. Sulle rive della Senna non il fremito multanime e la folla rumorosa della città cosmopolita l'avevano colpito: bensì i cupi tramonti sul fiume popolato di barche spettrali, gli « scaricatori » affaccendati sotto il cielo nuvoloso come personaggi d'una bolgia dantesca, la mole gigantesca di *Notre Dame* profilata fra le nebbie ed i semispenti chiarori del giorno. Ed a Londra s'era compiaciuto intorno alle grigie melanconie del Tamigi ed alla morbida varietà di mezzi toni di cui è ricca la campagna inglese.

Orbene: un bagno vivificatore di splendori luminosi dell'Oriente parve a tutti opportuno. L'autore dei tragici *Martiri di Belfiore* tornò miracolosamente trasformato dai paesi della luce: colui che anche studiando le vibrazioni cromatiche del Segantini ed applicando il metodo divisionista non era riuscito a vincere le tendenze romantiche ed elegiache nel proprio istinto, non potè resistere al fascino prepotente del paesaggio egiziano. Davanti alle aurore accese sulla solitudine del deserto di Gifa e sulle tombe dei Califfi e dei Mammalucchi, davanti ai palmizi, alle piramidi, alle sfingi ed alla catena del Mokadam, l'anima coloristica del pittore si snebbiò e ritrovò sè stessa.

Rideva intorno in gloria d'ori e di azzurri il più incantevole spettacolo della natura: rise per la prima volta anche l'anima pittorica del Moretti-Foggia.

Recentemente l'ottimo Luigi Orsini proclamava l'Egitto « il paese più interessante del mondo » poichè chiunque si rechi a visitare quei regni della eterna giovinezza ne riporta un senso misto di sgomento e di gioia: e chi per natura è disposto ad osservare e a risalire col pensiero il corso degli evi e sa connettere il passato al presente cogliendo l'anima delle vicende lontane e delle parvenze imminenti, ne riceve l'impressione di un nirvana, impressione destinata a rimaner viva nel suo cuore poichè derivata dalle terre dove l'aria stessa è un balsamo e la bellezza delle cose scande la propria armonia col ritmo delle acque e col giro degli astri.

Ecco il pellegrino dell'arte, colla tavolozza sotto il braccio aggirarsi fra le foreste di palme, fra i templi emergenti solenni dalle sabbie, a scrutare l'anima dei millenni e l'incanto della luce, a scegliere i soggetti per gli abbozzi nervosi e le fulgide annotazioni di colore.

Lo colpisce anzitutto la ampia maestà del deserto colla sua luce trasparente ed aurea e lo rende nella sconfinata solennità solcato da cammello, pacifica, indolente, veloce e strana « nave del deserto ».

Poi si inoltra fra i palmizi e le sfingi, fra le piramidi e le necropoli, cogliendo i più curiosi aspetti dei colossi monumentali.

« Il notturno delle sfinge » è forse l'opera più originale e completa del ciclo egiziano di Mario Moretti-Foggia.

La carovana è ferma e rapita davanti al mostro immane che spalanca i grandi occhi immoti cerchiati di ombre gigantesche, sulla distesa infinita di sabbie scintillanti sotto la carezza blanda di Cinzia. L'enigma pietrificato dai secoli diventa il grande enigma della natura in quell'incantesimo fatto di dolce bellezza e di magnificenza misteriosa; le dune ondeggiano lontane e da lontano sembra venire il mormorio del Nilo che canta.

All'impressione di paesaggio — breve nelle tavolette iridescenti — ma ampia sempre di anelito e di orizzonte, si avvicendano le scenette di genere colte nel febbrile fervore della vita ad Alessandria e al Cairo.

Mercati percorsi da un'onda umana variopinta e dilagante, *bazars* riboccanti di stoffe, di chincaglierie, tripudianti di colore in mille sfumature, visioni di moschee, convegni religiosi che denunziano la strana mescolanza di misticismo e di sensualità ond'è pervasa la vita egiziana.

Non facile certamente il lavoro di un pittore in mezzo a quel caleidoscopio turbinoso.

Gran parte dei bozzetti che il Moretti-Foggia allinea davanti agli occhi di chi visita il suo studio, furono frettolosamente buttati giù alla brava sotto la vigile protezione di una guardia o dalle finestre di un albergo, al sicuro dalle minaccie e dalle offese della popolazione islamitica alla quale suona ancora sacrilega l'opera di un pennello europeo.

Non è difficile scoprire in parecchi di questi studi la sottile sensibilizzazione delle visite ai musei del Cairo e di Alessandria d'Egitto: la fusione in una violenta armonia dei toni più disparati e impetuosi, una compenetrazione acuta nei più diversi aspetti di vita dei multanimi elementi onde si costituisce l'esistenza remota ed attuale di quel falanterio umano dominato dal sole.

Il pittore confessa di essersi allontanato da quei luoghi incantati con una profonda nostalgia nel cuore, resa più acuta dall'ultimo sguardo ad Eliopoli, la Città del sole. Ma la visione fantasmagorica ricominciava a Beyrut di dove — attraversando in ferrovia la superba catena del Libano — il pittore giunse a Damasco, la città cosmopolita che forma una specie di anticamera alla Mecca, visitata in ogni stagione da una moltitudine di *touristes*. E i quadretti dipinti nel frastuono allegro di Damasco, nel concitato viavai della gente avviata alla tomba del profeta o reduce dalla gita più curiosa che devota, recano evidenti i segni della maggior tranquillità onde vennero concepiti fuori del minaccioso ambiente del Cairo.

GUIDO MARANGONI
Deputato al Parlamento.

LA NUOVA STRADA TAVERNOLA VIGOLO LAGO D'ISEO

Anche sul Sebino, il nostro bel lago troppo dimenticato, è giunto il soffio della rinnovata attività. S'avanza talvolta sovvertendo abitudini care, rompendo silenzi incontaminati, travolgendo e demolendo tutto *il piccolo mondo antico* tanto dolce alle nostre lacustri anime di sognatori; ma pure apportando sempre nelle sue mani copia di doni, rialzando miserie, asciugando lagrime, ritemprando caratteri, innalzando, ringiovanendo, fortificando.

Di là, sulla sponda bresciana già passan rapidi i treni, sul lago piroscafi e motoscafi tagliano ad ora ad ora il limpido specchio dell'onda; contro il monte qualche linea bianca rompe, diritta, il bronzeo della montagna e lascia solcarvi piccoli vagoni carichi di pietrame che l'occhio dell'industriale ha saputo scegliere su, fra le rocce del falco; e di qua e di là, lentamente ma tenacemente, irti speroni di montagne cedono al piccone del minatore e partono, calcificate, ad innalzare per ogni dove nuovi opifici, nuove dimore, nuove vie, prezioso contributo delle nostre sterili rocce al nuovo risorgimento d'Italia. Sulla sponda bergamasca non si è ancora risentita sufficientemente l'onda del nuovo progresso se ancora non vi è una strada carrozzabile che percorra l'intera sponda e se, quindi il turista, quando si è inoltrato da Sarnico verso Predore, giunto a Tavernola deve arrestarsi, come già gli antichi naviganti innanzi alle colonne d'Ercole.

TAVERNOLA: PUNTO OVE PRINCIPIA LA CARROZZABILE.

Ora però un passo si è fatto, se non lungo la spiaggia del lago verso Riva di Solto e Lovere, su per la montagna verso Vigolo, il paese finora abbandonato fra i monti che, stanco della sua solitudine secolare, ha lanciato, con un mirabile sforzo di volontà, verso il mondo il bel nastro della nuova via per allacciarsi anch'esso al palpito della vita moderna.

E quale strada! Per circa 8 chilometri, da Tavernola a Vigolo essa si arrampica dolcemente (la massima pendenza raggiunge appena il 7%) sul dorso della montagna in continui rivolgimenti, anelando all'altezza ed alla frescura, passando dall'ulivo, l'albero del caldo mezzogiorno, al castagno il mite albero dei necci delle serate invernali. E' una specie di

rassegna fotogeografica che il viaggiatore può fare nel breve tragitto: da prima il lauro e la vite; le piante da frutta, i boschi cedui, il castagno poi, e, poco più su, pini e faggi, ed i pascoli alpini morbidi e verdi, mollemente distesi al sole come grandi tappeti. E quali vedute lungo il percorso! Ai piedi sempre il lago, il nostro Sebino ora azzurro come il cielo che lo ricopre, ora oscuro come i monti che lo cingono, sempre bello, sempre attraente, sempre caro a chi sente la poesia della natura.

E poi, ecco là in faccia la grande isola che fu detta tozza e brutta e che invece è consona a tutto il paesaggio circostante; ecco le due piccole sorelle S. Paolo e Loreto, antichi romitaggi dormenti un tempo al monotono salmodiare di religiosi, ora sobbalzanti allo scoppio di vivaci motori; ecco Sale Marasino, Marone, Sulzano che spiccano bianchi contro il cupo del monte, ecco il Guglielmo che attinge alto alla gloria del sole; e giù ai piedi, Tavernola, il paese che cinque anni or sono fu quasi distrutto dal noto disastro e che ora, risorto più ridente e più baldo di prima, oppone al lago la doppia forza della sua banchina, vi specchia nuove case e villette e si risciacqua, bonariamente rappacificato col suo nemico. Vista dalla strada, che talvolta la sormonta quasi a picco, si comprende come sia avvenuta la frana del 3 marzo 1906: era troppo procace a lanciarsi sul suo tenero delta verso le acque del suo golfo perchè il lago non ne divorasse coi suoi continui baci almeno il dolce viso!

I « TOURNANTS » DELLA NUOVA STRADA.

Giunti alla fine ecco Vigolo; su un terrazzo allo sbocco della valle, siede placido e sereno tra il verde con le sue casette dalle caratteristiche logge infiorate, addossate le une alle altre quasi timorose della solitudine che le circonda; sopra gli fa corona la pineta esalante un vigoroso odore di resine che allarga i polmoni, al di là si distende la vallata tutta coperta di castagni, silenziosa e calma, che dà all'animo un senso di pace e che si immagina popolata dalle streghe e dai maghi dei racconti uditi nell'autunno piovoso dalle vecchie raccoglitrici di castagne la sera attorno al focolare. Qui gli occhi contemplano, l'anima sogna, l'intelletto crea, ed il cuore, oh il nostro vecchio cuore, si scuote ancora una volta e martella come da bimbi.

IL LAGO DA UN PUNTO DELLA NUOVA STRADA.

***

Nello scorso maggio la nuova strada venne solennemente inaugurata, con l'intervento delle autorità locali e provinciali ed un comitato all'uopo costituito lavorò alla buona riuscita della cerimonia; ma la strada già prima era aperta.... ed invitava a solcarla e goderla.

Prof. ANTONIO CAPUANI.

In preparazione:

ANNUARIO DI TURISMO E SPORTS INVERNALI Edizione 1912-13 II anno

CAMPING

«CAMPING» SULLE ALTURE DI RIVEZZOLI

Nel dare al torchio questi *cliches* dell'ultimo *mping* tenuto sulle alture di Rivezzoli, penso anto il Principe Scipione Borghese, ignondo forse i benefici effetti delle brevi croche dei suoi primi *campings*, abbia coopeto a dar vita fra noi al nuovo sport radioso bene.

Allora egli era un solitario. Ora, è da poco, noi ci si organizza in molti e in modo prao e comodo per dedicare le pause del lavoro brevi periodi di riposo, interamente abbannati ad una vita, che può farsi d'un tratto made e libera, franca da tutte le schiavitù i nostri centri abitati, nel dominio d'orizznti sconfinati raggianti di luce, o all'ombra toratrice di folti boschi secolari, che morrano perenni il linguaggio — sempre a noi ovo — delle solitudini alpestre.

La minuscola casa, civettuola e nomade ch'essa, vi segue e vi accoglie ove voi riiedete, ove vi soffermate, e in pochi minuti in ordine e ben piantata. Ha le pareti verali ben chiuse, le finestruole aperte e protte da sottil rete di zanzariera, ha sul davanti l vano d'entrata, in alto, una tenda piana, vemente inclinata a forma di veranda omeggiante, ha tanta grazia nella linea modesta leggera, nel color verde e campestre, ha le lde del tetto ben tese, e sul cermine, ondegante irrequieta alla brezza, la banderuola i vostri colori sportivi.

E' la mia casetta.

L'anno scorso, al mio primo *camping*, sulla magnifica Sila boscosa, io ebbi la visione di grazia e di gioia che nella immensa solitudine della campagna suscita e solleva un accampamento di 4 o 5 di queste minuscole casette di tela. Tornavo dalla ricerca d'una sorgente di acqua, ove mi ero diretto nel mentre i miei amici mi precedevano per piantare il campo. E dopo trovata e gustata la fresca sorgente, raggiunsi il basso della collinetta che era stata designata per l'accampamento. Le tende erano già poste in alto, le vidi nitide ed illuminate, una dopo l'altra, disposte a semicerchio, al margine del bosco di pini immensi, armoniose nel color verde della tela, esposte alla visuale della valle sconfinata, protette dai venti, sagomate precise, eleganti, luminose; e pregustai la gioia della vita che avrei trascorso durante dieci giorni al sole, all'aperto, al riparo della tenda; scorazzando fra colli e piani; abbandonandomi al dolce riposo in ombra sulla branda fresca, succhiando così il ristoro alla fonte della vita!

Ricordai allora — con quanta sicurezza di successo! — i giudizi mordaci di vari amici miei quando la prima tenda, fatta venire dall'Inghilterra, fu piantata nel cortile di casa per esaminarla e conoscerla!

Non furono pochi quelli che sentenziarono avere gli *sports* le loro predilezioni e le loro piccole manie!

Ora non v'è di quelli che non la voglia questa benefica mania!

Le tende sono migliorate e fatte per gli agi:

LA CUCINA AL CAMPO.

vi si contengono, oltre le brande, i tavolinetti e i seggiolini smontabili, alle pareti le sacche per i libri di lettura e per il *necessaire* da toletta, ai ganci l'appendipanni e il calendario (che all'aperto è così facile perdere... il tempo), a terra il tappeto impermeabile; e l'accampamento è completato dal reparto cucina, fornito di fornello, smontabile anche esso; fornito di scanni per sostenere le casse delle stoviglie, di ganci, di dispensa; il tutto compreso in una tenda, che si lascia attraversare sul cermine dal tubo tira fumo, che pipa spensierato e qualche volta anche birbone, se tira forte da bruciare le vivande!

IL TRASLOCO AL CAMPO.

Così, dal mare ai monti, può trascorrere la vita nei brevi giorni (purtroppo così brevi) in cui si fa divorzio col lavoro, per ritornarvi agguerriti e gai.

Di quella gaiezza che viene dalla salute ristorata all'aperto, ai campi, alle rive docili dei laghi, nella carezza delle vergini brezze, nelle frescure di notti lunari e qualche volta, magari, temprata ai brividi freschi, che il rabbuffo d'un temporale che passa vi regala dandovi la fanciullesca voluttà di avvoltolarvi meglio nella coltre, al riparo della capan che è tanto leggera per quanto imperm bile. E il motto mordace sale spontan la satira vi segue in tutte le escursioni, canto e le cantilene vi accompagnano e... o giorno fugge più che non trascorra. Un gior a Rivezz tornando una escur ne, il nos amico di t no per la c cina, e per rimasto campo, ci fe trovare, is to in alto, gran cartel scritto c sangue...d' pollo. Pa frasava u nota *réclam* «Volete la s lute?... fate *camping!*».

Lo assalimmo d'ingiurie, lo redarguimm per aver fatto della volgare prosa, lo richi mammo alle risposte... appetitose.

Egli ci assicurò subito che il pasto era u portento, ma che la delizia del *camping* e ugualmente portentosa; che egli mai ave trascorsa giornata così beata, pur essendo sol

Eppure, amici miei, quando farete del *cam ping*, la maggior parte delle volte in cui espo rete un programma prima di partire, vi sent rete sovente ripetere una domanda: « Ma d rante la giornata cosa si fa? »...

G. FIORENTINO.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

. **AD OUCHY**. — Mentre in Libia la guerra continuava, Svizzera, da Losanna ad Ouchy si sono svolti i preliminari di pace a cui lavorarono i delegati italiani, gli On. (1) Bertolini, (2) Fusinato, (3) Comm. Volpi.

. **NELL'EGEO**. — (*A sinistra*): A Samo, la popolazione è sollevata contro i turchi e si parla di proclamazione della repubblica. — (*A destra*): La squadra italiana si è più volte presentata all'imboccatura del Golfo di Smirne.

3. **FERROVIE**. — Una nuova ferrovia è stata inaugurata, stinata al prolungamento della rete ferroviaria verso Belluno o a Longarone. Il tronco costituisce un'importante via di rapida comunicazione per allacciare il Cadore al resto dell'Italia. — 1-2. Viadotto di Malò. — 3-4. Arrivo del treno inaugurale alla stazione capolinea di Longarone.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE — IN LIBIA.

A DERNA il 14 e il 17 settembre il generale Reisoli iniziò l'avanzata occupando Casa Aronne, Casr Leben e il Rudero. — *A sinistra:* Seppellimento dei beduini caduti nei combattimenti del giorno 17 settembre. — *A destra:* trasporto di ferito italiano durante il combattimento del giorno 14 s tembre.

A ZANZUR il 20 settembre il generale Ragni avanzò in Tripolitania, occupando Zanzur, Sidi Bilal, la collina verde. Le fot grafie riproducono due momenti della battaglia.

AD AZIZIAH turchi e beduini hanno festeggiato con una fantasia la cattura del capitano Moizo. — Nel centro Nescia bey comandante le forze turco-arabe contro Tripoli.

AVIAZIONE: Lutti e trionfi. — 1. Carlo Voisin, il ben noto aviatore: morto per causa di un incidente automobilistico. — 2. Astley, l'aviatore che compì il *raid* Parigi-Londra, caduto e feritosi mortalmente a Londra. — 3. Legagneux, l'aviatore ben noto, che conquistò il *record* del mondo elevandosi a 5600 metri. — 4. Il capitano Bongiovanni della scuola di Aviano che ha battuto il *record* italiano con passeggero (m. 1600).

AEREONAVIGAZIONE. — L'aviatore svizzero Grand Jean ha eseguito nel mese di settembre degli interessanti voli col suo aereo-idroplano nel bacino di Pallanza e sopra la città. Gli esperimenti erano dovuti all'iniziativa di un Comitato locale di cui faceva parte l'ottimo nostro Console avv. Carlo Erba.

CANOTTAGGIO. — Mariani e Torlaschi (*a sinistra*) hanno riportato a Parigi, sulla Senna, nelle gare: *Criterium Senior* e *Double Scull* la vittoria. — Sinigaglia (*a destra*) in *schiff* pure esso a Parigi, sulla Senna, ha vinto il premio internazionale, rivelandosi come uno dei più forti vogatori d'Europa.

CICLISMO. — La corsa ciclistica del 20 Settembre Roma-Napoli-Roma, si è svolta anche quest'anno con brillante successo, dando luogo ad una bella vittoria del ben noto corridore Dario Beni.

Il successo dell' „Hupmobile"

Abbiamo già descritto in precedenti numeri di questa *Rivista*, lo chássis, il motore e le impressionanti caratteristiche di questi automobili così eleganti, potenti, robusti ed economici, che sono penetrati in tutta Europa e che ormai hanno già centinaia d'entusiasti in tutta Italia, dal Friuli alla Calabria, dalla Sardegna alla Sicilia. La ragione di questo trionfo sta nel fatto che queste vetture hanno già avuto in Italia due interi anni per dimostrare che sono costruite di materiale molto superiore a quello usato dalle prime marche europee e che, se fossero costruite in Europa, costerebbero almeno il doppio, ma non sarebbero così resistenti.

TOURING CAR HUPMOBILE 24-32 HP - L. 6800. — MODELLO 1913.

Il loro motore monobloc 24-32 HP, che descrivemmo nel numero di Settembre, è un gioiello di meccanica, il carburatore Zenith e il magneto Bosch, che non si trovano che sulle automobili europee più care, ne garantiscono la perfetta accensione e funzionamento con grande economia di benzina. Il radiatore tipo Mercedes permette poi al motore di mantenersi fresco anche dopo salite rapidissime di oltre dodici chilometri. Tutta la carrozzeria è di metallo verniciato a fuoco, e colla sua linea sobria ed elegante compete in finezza con carrozzerie che costano molte migliaia di lire.

SPIDER HUPMOBILE 24-32 HP - L. 6800. — MODELLO 1913.

Sullo stesso châssis del *Touring Car* a 5 posti, si costruisce anche, allo stesso prezzo, lo *Spider* a 2 posti, la cui simpatica linea ha attirato l'attenzione dei più esigenti sportsmen.

I proprietari dell'*Hupmobile* si contano a dozzine nell'aristocrazia, nella ricca borghesia, fra gli alti prelati del Vaticano, Deputati, impiegati grandi e piccoli, professionisti, negozianti, commessi viaggiatori, sportsmen e signorine, che hanno dato la preferenza all'*Hupmobile* per la facilità di guidarla, per la sua perfetta silenziosità, per il suo dolcissimo molleggio e per la minima spesa di mantenimento. Ecco come ne parlano alcuni di essi:

Carrara. — Siamo soddisfattissimi del «Touring Car Hupmobile» su queste ripide strade di montagna.

DITTA WALTON.

Lucca. — Col «Touring Car Hupmobile» facciamo sempre la salita del monte Quiesa in presa diretta. Tutti ammirano qui questa vettura.

LORENZO MARTINELLI
Banchiere.

Padova. — Il mio «Touring Car Hupmobile» si comporta meravigliosamente sulla ertissima salita di Misurina e su quelle pur molto ardue degli Appennini.

G. B. SCOFFIO.

Catanzaro. — Il mio «Touring Car Hupmobile» ha suscitato la più grande meraviglia per il modo portentoso con cui supera le più forti salite a completo carico di cinque persone su queste orribili strade calabresi.

AVV. GIOVANNI LE PERA.

Viterbo. — La mia «Hupmobile» che cammina da due anni, non ha mai avuto bisogno di un solo pezzo di ricambio, mi fa un servizio continuato, facendomi spendere molto poco di olio e benzina.

Capitano EMILIO RUFFINO.

Roma. — Sono stato da Roma a Londra col «Touring Car Hupmobile» compiendo alcuni giorni 450 chm. Questa macchina, pur raggiungendo velocità di 80 chm. all'ora in piano e 40 sulle più forti salite, consuma pochissima benzina e poche gomme. Un tale servizio non ebbi mai da macchine pagate il doppio.

Cav. G. BRAMBILLA, Segretario di Legazione.

Napoli. — Vi confermo la mia soddisfazione per la mia «Hupmobile» che posseggo da circa due anni. Essa è una vettura forte, resistente, economica, ed è consigliabile a tutti coloro che hanno bisogno di un rapido ed economico mezzo di locomozione.

Deputato VINCENZO BIANCHI.

L'Agenzia Generale «Hupmobile» Via Nazionale, 4, Roma, è sempre in grado di far pronta consegna di macchine direttamente e per mezzo dei suoi Agenti sparsi in tutta Italia.

Cominciata a stampare il 12 Ottobre.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni gratuite ai soci del 1912.

CARTA D'ITALIA. — Degli otto fogli spettanti ai soci del 1912 sono in fine di spedizione il blocco dei due fogli di Bari e di Iglesias. Seguiranno quindi i blocchi di: Sassari e Cagliari, Tempio Pausania e Foggia, Trento e Lecce.

I 44 fogli pubblicati a tutto il 1911 sono in vendita in blocco a L. 22 e isolatamente a L. 0,50 ognuno.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E DELLA CIRENAICA. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata tuttora ad ogni nuovo socio pel 1912.

Monografia IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata tuttora ad ogni nuovo socio pel 1912.

RIVISTA MENSILE. — Spetta al socio dal mese d'inscrizione in avanti.

ANNUARIO GENERALE. — Venne inviato nel mese di giugno e luglio ai nuovi soci e a quelli che avevano rinnovata la quota 1912 nel primo semestre. Ai primi di settembre venne iniziata la spedizione della seconda edizione (ristampa con aggiunte e varianti) ai soci nuovi del secondo semestre ed a quelli che rinnovarono la quota 1912 in ritardo.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — La stampa del *Lazio* procede attivamente.

L'altra guida *Emilia* è in compilazione.

Informazioni

Aerologia

— *Concorso internazionale di cervi-volanti a Spa.* — Questa magnifica manifestazione scientifica-sportiva non è stata favorita dal tempo.

Nelle gare di rendimento fu sollevato un peso massimo di chg. 53 a mezzo di un solo cervo-volante costruito dalla Società Arti Aereo-Club Belga.

Nelle applicazioni alla telegrafia senza fili si ottennero ottimi risultati con un cervo-volante porta antenna del prezzo di frs. 8,50 e 150 m. di cordicella! La stazione della Sauvenière che usufruiva di questo mezzo era in comunicazione colla Torre Eiffel.

Bellissime prove si ottennero nelle fotografie con apparecchi sollevati da cervi volanti.

Nel giorno stabilito per le gare di sollevamento di persone un vero diluvio impedì le prove per quasi tutta la giornata. Ma appena fu possibile si videro staccarsi dal suolo i vari treni di cervi-volanti; quello dell'Aerophile Creusotin riuscì a sollevare una persona di 66 m.; quello dell'Union Cervo lantiste de France di 62 m.; ma il primo premio fu vinto dall'Arti-Aéro-Club Belga che fece raggiungere al passeggero 72 m. in soli 12 minuti dalla partenza del cervo-volante di testa. Nè si potè tentare di raggiungere altezza maggiore, essendo terminato il tempo assegnato a dette gare.

Ottimi risultati si ottennero pure nel giorno seguente nelle fotografie panoramiche, sempre con apparecchi sollevati da cervi-volanti.

Aeronautica

— *Una nuova stoffa per gli involucri dei palloni.* — E' stato brevettato in Germania, da W. Roeder, il sistema di fabbricazione di una nuova stoffa per palloni, la quale sembra destinata, se non a sopprimere, almeno a rallentare e ad attenuare le variazioni di temperatura del gas. E' noto che le dilatazioni e contrazioni del gas del pallone portano delle variazioni d'altitudine e di perdite di gas oltre a dei sagrifici di zavorra, che riducono la durata ed il percorso del viaggio aereo ed obbligano il pilota a manovre frequenti ed a una viva attenzione. La stoffa fabbricata dal W. Roeder sembra destinata

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete IL FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici "LE GAULOIS" BERGOUGNAN
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacina TORINO Telefono 12-78

ad ovviare a tali inconvenienti. Essa è resa isolante mercè l'applicazione di uno strato di polvere di sughero incollata all'interno della stoffa gommata e che la vulcanizzazione fissa solidamente al tessuto.

Questa stoffa presenterebbe inoltre, secondo l'inventore, altri vantaggi, fra cui la minore permeabilità al gas e la maggior durata dell'involucro, evitando il deterioramento rapido dovuto alle impurità del gas.

Il « Zeppelin III » militare. — Il dirigibile tedesco L.Z-12, che dopo il ritorno da Amburgo a Friedrichshafen era rimasto avariato da un'esplosione avvenuta durante lo sgonfiamento, è stato completamente riparato e si è recato a Metz, sotto il nome di *Z-3*, ove ha effettuato diverse ascensioni.

Il dirigibile ha poi ricevuto ordine di recarsi al campo delle manovre presso Gotha, ove compirà esperimenti di lancio di bombe da un'altezza di 1200 metri contro un bersaglio determinato avente le dimensioni di una corazzata.

— *Cannoni contro i dirigibili e gli aeroplani sulle corazzate inglesi.* — Le quattro corazzate inglesi che saranno messe in cantiere quest'anno saranno munite di ponti blindati, per resistere agli attacchi degli apparecchi volanti, e saranno fornite anche di cannoni contro i dirigibili e gli aeroplani. Questi cannoni, che potranno sparare con un angolo di inclinazione di 80 gradi, potranno mandare efficacemente dei proiettili di quindici chilogrammi ad un'altezza di ottomila metri. Questi proiettili, inoltre, lasceranno dietro di essi una striscia di fumo, per modo che gli artiglieri potranno rendersi facilmente conto dell'esattezza dei tiri. Il raggio d'azione di questi proiettili pare che sia grandissimo.

Aviazione

— *Quattro ore in aeroplano con quattro persone e a 108 chilometri all'ora.* — Il pilota aviatore Mandelli il 18 agosto ultimo scorso è riuscito a percorrere col suo *Autoplan* oltre 400 chilometri, a 108 chilometri all'ora e con tre persone a bordo, oltre lui.

La prova avvenne in Austria, nell'aerodromo di Wiener-Neustadt.

— *Creazione di un brevetto di pilota di idro-aeroplano.* — Su proposta della Commissione d'aviazione dell'Aéro-Club de France, il Comitato di direzione ha deciso di creare in Francia un brevetto di pilota d'idro-aeroplano; questo brevetto sarà nazionale, fino al giorno in cui la Federazione Aeronautica Internazionale non l'avrà reso internazionle.

— *La quarta Coppa Gordon-Bennett d'Aviazione.* — La Coppa Internazionale d'Aviazione, fondata come la Coppa Internazionale dei palloni da James Gordon-Bennett, direttore del *New-Jork Herald*, viene attribuita annualmente al club di cui fa parte il pilota aviatore che ha raggiunto la massima velocità su di una distanza, in circuito chiuso, determinata volta per volta. Ogni nazione non può essere rappresentata nella gara che da tre campioni al massimo, designati dall'autorità sportiva di ciascuna nazione.

Nel 1909 la coppa fu vinta da Glenn Curtiss su biplano Curtiss (20 chm. in 15' 50'' $^3/_5$); nel 1910 fu vinta da Grahame White su monoplano Blériot (100 chm. in 1^h 1' 4'' $^3/_5$); nel 1911 da Weymann su monoplano Nieuport (150 chm. in 1^h 11' 36'' $^3/_5$).

Quest'anno la gara, svoltasi a Chicago il 9 settembre su di un percorso di 200 chilometri, è stata vinta da *Giulio Védrines* su monoplano *Deperdussin* munito di motore Gnome di 140 HP in ore 1, 10', 56''.

Alla gara non hanno preso parte che tre francesi: Védrines già detto, Prévost (su monoplano Deperdussin) e Frey (su monoplano Hanriot).

— *Legagneux a 5680 metri.* — L'aviatore Legagneux, partito da Issy-les-Moulineaux il 17 settembre alle ore 11,52, ha raggiunto la vertiginosa altezza di 5680 metri ed è poi disceso a Villa Coublais alle 12,17. L'apparecchio montato dall'aviatore è un monoplano Morane-Saulmier di 470 chilogrammi di peso.

Legagneux ha in tal modo battuto il *record* d'altezza tenuto da Garros che era salito a 5000 metri.

— *Il concorso di idro-aeroplani sulla Schelda.* — La classifica definitiva di questo concorso è la seguente: 1. Chemet; 2. Benoit; 3. Ponault; 4. Beau-

Dono a chi acquista più di Lire 25.
Fabbriche Telerie
E. Frette & C.
Monza
Telerie
Tovaglierie
Fazzoletti
Tende
Coperte
Tappeti
Biancheria da Uomo e da Neonati
Corredi da Casa e da Sposa
MILANO
GENOVA
ROMA
Filiali:
FIRENZE
TORINO
BOLOGNA
Cataloghi e Campioni gratis e franco.

Di tutta attualità!
"L'Igienica,,
Tasca per riporre il Tovagliolo
al riparo dalla polvere, dai microbi e da qualsiasi contatto insidioso alla salute
Dim.e: Centimetri 13 per 20.
Confezionata in tessuto *bianco* di *lino, forte,* con scudetto a canovaccio per ricamarvi l'iniziale.
Lire 1.40 il paio.
Aggiungere Centes. 15 per invio franco raccomandato.

mont; 5. Molla; 6. Weymann; 7. Barra; 8. Lanster; 9. Train; 10. Gobé; 11. Busson.

Beaumont ha vinto la coppa del re e Chemet la coppa del ministro delle colonie.

— *I cervi volanti e gli sbarchi della posta in Libia.* — Ho avuto più volte occasione di leggere nella corrispondenza dalla Libia che in parecchi casi non fu possibile sbarcare o ritirare la posta a Derna, a Tobruk, a Bengasi per il mare troppo cattivo, che impediva il sufficiente accostamento delle navi alla costa o delle barche alla nave stessa. Perchè in tali casi le Compagnie di navigazione, che si erano assunte tale incarico, o le stesse navi da guerra non hanno adottato dei cervi-volanti che potessero effettuare tale servizio anche nelle peggiori condizioni del mare?

Comprendo che tali apparecchi sono pochissimo noti e quindi per nulla adoperati in Italia e saranno veramente benemerite la Lega Aerea nazionale e la Commissione nazionale di turismo aereo se, perseverando nell'opera già iniziata, vorranno diffonderne la conoscenza e la pratica; e d'altronde non è forse venuto in mente a nessuno, che si poteva utilizzare tale mezzo con successo.

Si costruiscono dei tipi di cervi-volanti capaci di sollevare fino a decine di metri di altezza delle gomene di salvataggio, che vengono lanciate o da terra verso una nave pericolante, o da questa alla terra e fatte cadere al momento opportuno presso o sulla nave stessa in modo da stabilire una solida comunicazione tra i marinai e gli spettatori. Invece di una gomena il cervo-volante può innalzare e trasportare lontano anche per uno o due chilometri un involto pure pesante parecchi chilogrammi munito di una cordicella, che distaccantesi a comando, può permetterne l'abbassamento e il ritiro. Sono già state fatte esperienze in proposito fino da qualche anno fa con pieno successo e d'altronde il perfezionamento che ha raggiunto il cervo-volante in questi ultimi tempi, come si può vedere dai risultati ottenuti nei recenti concorsi tenutisi in Francia e nel Belgio, è molto grande e l'applicazione, cui ho sopra accennato, viene ad essere una delle più facili.

Non si potrebbe dunque adottare anche presso di noi un tale mezzo di comunicazione e facilitare in questo modo ai nostri bravi soldati la comunicazione colla madre patria? Prof. P. Gamba.

— *Il premio del «decimetro» è stato vinto.* — Questo premio, che era stato istituito per chi fosse stato capace d'innalzarsi almeno di un decimetro al disopra del suolo con un apparecchio più pesante dell'aria e mosso dalla sola forza muscolare d'un uomo, è stato vinto, a Juvisy, dal signor Gabriele Poulain, corridore e costruttore di biciclette.

Nella prima prova il Poulain percorse m. 3,60 più la lunghezza della bicicletta, e nella seconda, in senso inverso alla prima, percorse m. 3,30 senza toccar terra.

Si noti però che l'apparecchio Poulain, una bicicletta di 11 chilogrammi di peso, non presentava che una superficie portante rudimentale e che la prova, la cui riuscita devesi principalmente alla velocità acquistata correndo sul terreno, non è stato che un saggio di atletica.

— *Una nuova mitragliatrice americana per aeroplani.* — E' stata esperimentata all'aerodromo militare di College-Park una nuova mitragliatrice aerea inventata dal colonnello d'artiglieria I. N. Levis, la quale è destinata a servire d'armamento agli aeroplani degli Stati Uniti.

I risultati delle esperienze eseguite con questa mitragliatrice sembrano essere stati veramente maravigliosi, perchè all'altezza di 100 m. essa ha colpito, con 12 palle su 150, nel centro di un bersaglio di 2 metri per 1,50. Le altre palle, su 50 colpi sparati, forarono completamente il bersaglio nello spazio di 4 secondi.

In ulteriori esperienze il capitano Chandler puntò la mitragliatrice, sotto angoli diversi, sopra vari oggetti, e l'effetto fu sempre lo stesso: tutti i colpi riuscirono maravigliosamente.

Si effettueranno in seguito, con questa mitragliatrice, altri tiri su bersagli mobili e se le esperienze saranno coronate dallo stesso successo, come è da prevedersi, le autorità militari si propongono di ar-

FN Fabrique Nationale d'Armes de Guerre HERSTAL LEZ LIÈGE (Belgio) FN

Motociclette "F. N." trasmissione cardanica, evitati tutti gli inconvenienti della cinghia o catena

ad 1 cilindro 2 1/2 HP .. IIIa Serie
disinnesto al manubrio e cambio di velocità
— PRONTA CONSEGNA —

a 4 cilindri 5 HP .. Mod. 1912-1913
disinnesto al manubrio e cambio di velocità
— Consegna a partire dal Dicembre 1912, prenotandosi —

SENZA IMPEGNO

Agenti Generali per l'Italia: A. FUSI & C. - Via Mascheroni, 31 - Telef. 7-90 - MILANO

1° VEDRINES su Deperdussin con
BOUGIE OLEO
Marca testa di Moro.
nella Coppa Gordon-Bennett 1912

AUTOMOBILI LANCIA TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

mare tutti gli aeroplani di tale arma che costituisce un passo decisivo verso la creazione d'un aeroplano offensivo.

— *L'aviazione in Austria.* — Il ministro della Guerra austriaco ha recentemente dato l'ordine di costruire 35 aeroplani per l'esercito. L'Austria verrà così ad avere in totale 51 apparecchi.

— Si è costituito anche in Austria un comitato per la creazione d'una flotta aerea da guerra. L'assemblea costitutiva si è tenuta a Vienna ed ha nominato a proprio presidente il principe Max Egon di Furstenberg.

— *Idro-aeroplani per gli Stati Uniti d'America.* — La marina degli Stati Uniti, che non possiede sinora che tre idro-aeroplani (cioè due Curtiss e un Wright) avrà fra breve altri 7 aeroplani, e cioè: tre Curtiss, tre Wright e un Burgess-Wright, i quali saranno a due posti e a doppio comando.

Si pensa inoltre alla formazione di 8 squadriglie per la difesa costiera, ripartite fra le quattordici stazioni dell'Atlantico.

Automobilismo e Ciclismo

— *Censimento del personale automobilistico e degli automobili.* — Con R. Decreto N. 960 in data 12 agosto 1912 il Governo ha provveduto per un censimento del personale automobilistico e degli automobili.

I proprietari d'automobili devono quindi dichiarare per iscritto le generalità del conduttore al proprio servizio, le caratteristiche della macchina da essi posseduta, compilando una scheda di dichiarazioni conforme ad un apposito modulo. Gli stampati occorrenti verranno diramati dall'Arma del RR. CC., ed i proprietari ai quali non pervenisse lo stampato ne faranno richiesta al comando dei RR. Carabinieri, avente giurisdizione nel Comune di residenza. Gli interessati devono compilare la scheda in tutte le sue indicazioni e restituirla entro otto giorni debitamente firmata, allo stesso Comando dei RR. CC. dal quale l'hanno ricevuta; quando nel Comune non abbia sede una stazione di Carabinieri, la scheda sarà consegnata al Municipio che ne curerà il recapito. Lo stesso obbligo è fatto ai proprietari assenti dalla loro sede ordinaria, ai quali la scheda suddetta verrà inviata per tramite dei vari Comandi dell'Arma dei RR. Carabinieri.

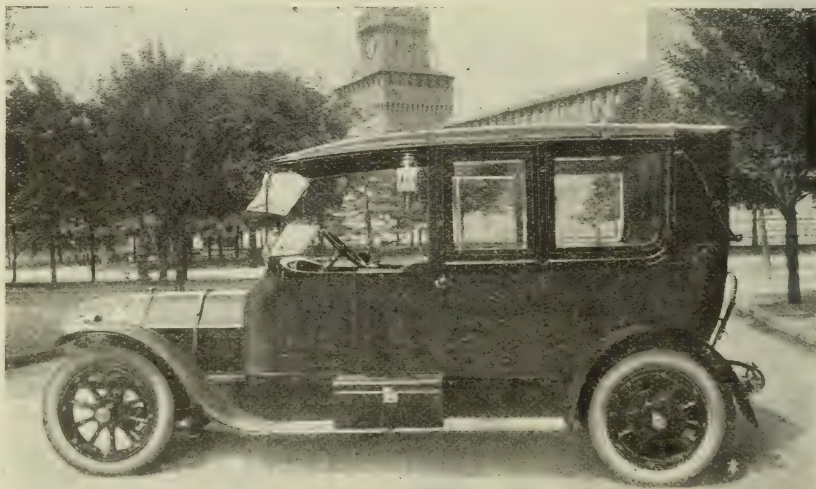
Le Ditte (garages, fabbriche, ecc.) che hanno al loro servizio conduttori, devono denunziarne le generalità nei modi sopraindicati.

Coloro che non osserveranno tale norma o che faranno dichiarazioni non conformi al vero, verranno denunziati all'Autorità giudiziaria.

Quanti siamo e cosa paghiamo allo Stato coi velocipedi, i motocicli e le automobili. — Per dimostrare lo sviluppo del turismo esercitato con questi tre classici veicoli non vi è certo bisogno della statistica, basta leggere per la strada i numeri delle automobili e dei velocipedi, ma se tutti vedono che siamo *molti*, non tutti sanno in quanti siamo, mentre questa cifra ci dà la possibilità di sapere che tassa pagano allo Stato questi turisti e in quale misura vien essa ripartita fra i comuni e le provincie.

La nostra Associazione ha voluto nell'Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti, raccogliere queste cifre e con saggi confronti cogli anni precedenti ci dà una matematica nozione del nostro progresso in questa materia.

Per il lettore frettoloso che non ama troppo le cifre, diremo subito che durante l'esercizio finanziario 1910-11 risulta che in Italia pagarono la *tassa* 930651 *velocipedi*, 7513 *motocicli*, e 11119 *automobili* e lo Stato ha percepito su essi la bella somma di L. 4 559 822, 41 nella quale, notate bene, non è compreso ciò che spetta ai comuni per i velocipedi ed i motocicli. Quando si pensa che nell'esercizio 1901-1902 non diedero che L. 1 743 687 possiamo dire che lo Stato può ben compiacersi di questo maggiore introito.

Lo sviluppo e l'aumento si è principalmente manifestato in questi ultimi anni; infatti vediamo che dal 1909-1910 al 1910-1911 i *velocipedi* aumentarono di 325 156 e cioè della metà in un solo anno raggiungendo così la tassa pagata di L. 2 794 167,00 senza

LANCIA-LANDAULET-LIMOUSINE (allungato).
Montato con pneumatici " MICHELIN ,,
FABBRICA AUTOMOBILI
TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75
LANCIA
— 1912 —
TIPO UNICO
20-30 HP.

comprendere quella ai comuni. Come si vede la diminuzione della tassa sulle biciclette ha portato buoni frutti e si potrebbe quindi pensare a diminuirla.

Anche i *motocicli* sono in aumento e, sempre nell'esercizio 1910-1911 pagarono la tassa 7 513 per la somma di L. 94 012, 50 per la sola parte spettante allo Stato; abbiamo quindi sull'anno precedente un aumento di 1809 motociclette.

E veniamo alle automobili che, come abbiamo detto, sono in numero di 11 119 e pagano come intero tributo una tassa di L. 1 671 642,91 che va però divisa fra lo Stato, i Comuni, ed ora le Provincie, in proporzione queste ultime del numero che ne possiedono e della lunghezza delle strade. E' la metà spettante allo Stato che viene ceduta per metà alle Provincie nella speranza che adoperino questi danari a migliorare le strade.

Queste cifre ci danno un altro indice del progresso ottenuto in Italia nel campo del turismo e dello sport, e noi non possiamo che compiacerci della nostra assidua propaganda che vede nella diffusione di questi veicoli il premio delle non lievi fatiche.

Per finire soddisfiamo anche quest'altra curiosità, cioè che la provincia che possiede più velocipedi (107 645) è Milano la quale possiede anche più motocicli (1004) mentre per le automobili è superata da Torino che ne ha (1662). Venendo dall'altro estremo diremo che la provincia che possiede il minor numero di velocipedi (147) è Caltanisetta, mentre è Potenza che ha una sola motocicletta, e Cosenza non possiede che tre automobili.

Ferrovie

— *Ferrovia sotterranea fra Sampierdarena, Genova Quarto dei Mille.* — E' stato studiato il progetto di una ferrovia sotterranea da Sampierdarena per Genova sino a Quarto dei Mille.

Lungo la linea costruenda, oltre alle due stazioni estreme, di cui quella di Sampierdarena rimarrebbe a tergo della stazione delle Ferrovie dello Stato e l'altra a Quarto dei Mille nella valle del rio Priaruggia a circa m. 160 a nord della via Cinque Maggio, si avrebbero le seguenti altre stazioni: Villa Scassi, San Benigno, San Teodoro, Acquaverde, Carmine, Castelletto, De Ferrari, Cavalletto, Corso Torino, San Francesco, San Luca d'Albaro, Sturla.

Delle quattordici stazioni dieci sarebbero sotterranee e quattro all'aperto; le prime avrebbero facili accessi a mezzo di scale e tre anche a mezzo di comodi ascensori capaci di trasportare circa 50 persone per volta.

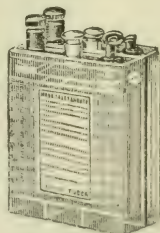
L'intera linea avrebbe la lunghezza di circa metri 10250, dei quali 7460 sarebbero in galleria, 1348 in galleria artificiale e 1442 all'aperto. I ponti e le travate avrebbero una lunghezza complessiva di metri 82. Un grande viadotto, lungo metri 990, attraverserebbe la spianata del Bisagno. La linea sarebbe orizzontale per circa metri 6000; la pendenza massima del tratto rimanente sarebbe del 19 per mille.

Il servizio sarebbe fatto a trazione elettrica a corrente continua con terza rotaia.

Le carrozze sarebbero a carrello e conterrebbero 80 persone fra sedute e in piedi, ciascuna.

Tutta la linea sarebbe a doppio binario; verrebbe percorsa in 22 minuti circa e vi sarebbe un treno ogni 5 minuti.

— *La funicolare aerea Lana-Vigiljoch.* — Ai primi del mese di settembre è stata inaugurata la funicolare aerea da Lana a Vigiljoch in Austria. La linea ha principio alla stazione estrema della tramvia elettrica Merano-Lana, ed ha una lunghezza di 2200 metri con una differenza di altitudine fra i due estremi di 1150 m. La stazione più alta si trova a 1460 m. sul mare, a circa mezz'ora di distanza dalla celebre chiesetta di Vigiljoch.

L'energia elettrica necessaria al funzionamento della funicolare aerea è fornita dalla centrale di Lana, ed il trasporto di essa avviene per mezzo di un cavo a tre fili posto lungo la funicolare; la corrente alternata trifase a 3000 volt e 50 periodi, è poi trasformata in corrente continua a 550 volt nell'officina posta alla stazione estrema.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
TUDOR
Società Generale Italiana
Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.
Listini e preventivi gratis a richiesta

Vi sono quattro vetture da 16 posti ciascuna che percorrono la linea contemporaneamente nei due sensi.

Le vetture scorrono su una fune di acciaio di 58 mm. di diametro e sono provviste di un doppio freno automatico; la fune di sospensione può resistere ad uno sforzo 10 volte superiore a quello che sopporta, e le due funi di trazione hanno una resistenza 20 volte superiore al necessario.

I supporti metallici della linea sono 39, alcuni dei quali raggiungono l'altezza di 31 m.: essi sono fondati su blocchi di calcestruzzo.

— *Errata-corrige.* — Nelle informazioni del fascicolo di settembre u. s. sfuggì un errore di stampa che il lettore perspicace avrà corretto da sè. Nel capitoletto concernente la circolazione delle grandi città avevamo scritto che il movimento tramviario di Milano va avvicinandosi a 300 viaggi per abitante all'anno (esattamente sono 265) e invece uscì stampato 100 viaggi. All'importanza del movimento tramviario di Milano avevamo, del resto, già fatto accenno nel fascicolo di luglio scorso osservando come ormai occorrano nuovi mezzi di trasporto, più rispondenti ai bisogni della città e precisamente la già progettata ferrovia metropolitana.

Geografia

— *L'etnografia della penisola balcanica* ha costituito l'oggetto principale delle ricerche eseguite da Guido Cora nel suo recente viaggio nel Montenegro, nella Bosnia-Erzegovina, nella Croazia-Slavonia, nella Serbia e nella Bulgaria. E' questo il quinto viaggio che il chiaro geografo torinese compie nella regione balcanica: il primo fu eseguito nel 1874, nella Bassa Albania. Nel viaggio terminato il 23 settembre scorso il prof. Cora ha avuto occasione di studiare l'interessante vita zingaresca su cui ha dettato da tempo un volume pregiato. E' da augurarsi che il Cora, che ha eseguito numerose escursioni e varie ascensioni, tra cui recentemente quella del Mt. Lovcen nel Montenegro, raccolga sollecitamente in un volume i risultati dei suoi interessanti studî.

— *L'apertura del Canale di Panama* sarà solennizzata dagli Stati Uniti, nella primavera del 1915, con una grande rivista navale a Hampton, all'estremità meridionale del golfo di Chesapeake: dopo di essa le navi delle varie nazioni, attraversato il Canale si dirigeranno a S. Francisco di California, alla grande mostra internazionale che commemorerà uno degli avvenimenti più importanti nella storia del commercio mondiale. A ovviare ai pericoli dell'espansionismo americano, che si annunciano gravi per il commercio inglese nell'Estremo Oriente, dove potranno giungere a miglior prezzo i petroli, il ferro, l'acciaio e le macchine della grande Confederazione dell'America del Nord, l'Inghilterra sta trasformando in stazione di carbone l'isola di Palmira, che appartiene al gruppo delle Fannyng, a circa 1000 miglia marine italiane a sud dell'arcipelago di Hawai.

L'emigrazione italiana transoceanica (porti italiani; Hâvre) ha subìto nei primi sette mesi del 1912 rispetto a quella del corrispondente periodo del 1911 una diminuzione di 9133 individui, perciò che riguarda le partenze, che furono complessivamente 155,350 e di 15.034, per ciò che riguarda i ritorni, che furono complessivamente 76.781. Gli sbarchi nell'Argentina subirono la diminuzione di 26.755 immigranti, e ritorni dall'Argentina una diminuzione di 10.655.

— *Il viaggio da Bu-meliana alle rive del L. Ciad* nel Sudân centrale, attraverso la grande strada carovaniera di 2200 chm., che richiese cinque mesi di cammino (Gariân, Valle del Sofegîn, Hammada-el Homra, Murzûk a cui l'A. assegna 3000 abitanti oasi di Gatrum, Bilma occupata nell'ottobre del 1911 da una spedizione francese, rive del Ciad) è descritto da Hans Vischer in una relazione interessante per dati topografici e per considerazioni sulle condizioni in cui si svolge il commercio carovaniero del Sahara.

— *L'apparato eruttivo dello Strômboli* è presentemente costituito da una conca del diametro di 350 m. in cui si aprono sei bocche, che eruttano vapori cald

L'arrivo ad Offida delle vetture per il servizio Offida-Stazion

esercito con vetture « **SPA** », come circa altri 100 servizi pubblici in Italia

asfissianti, fumo o grossi blocchi, di 2 o 3 metri cubi, che sono stati lanciati a mezzo chilometro dal cratere. La sommità del vulcano (926 m.) è coperta da uno strato di lapilli, cenere e sabbia, per lo spessore di circa due metri. Il parrossismo presente viene studiato dai professori Annibale Riccò e Gaetano Platania. Daremo conto dei risultati a cui perverranno i due vulcanologi di Catania.

— *La popolazione di Nuova York* risultò, nell'ultimo censimento, di 4 766 883 abitanti, fra cui gli italiani furono 532 064, venendo al quarto posto fra gli stranieri, dopo i russi e polacchi, tedeschi, irlandesi. Notevole l'incremento degli austro-ungarici (398 079) e degli scandinavi (93 965), più numerosi dei negri (91 709). Notevole anche che i turchi (9982) sono più numerosi dei greci (8745).

Varie

Il turismo dei proietti.

Il bell' articolo del comandante Bravetta — che fu pubblicato nella Rivista *del mese di settembre — ha richiamata l'attenzione di tecnici, di cultori di storia e ha sollevate vive discussioni, provocando commenti e lettere alla direzione del T. C. I. Fra gli scriventi: l'ing. Reina, il quale volle rivendicare agli italiani la gloria di essere stati i primi a studiare ardui problemi, affrontarli e proporne la soluzione. La lettera dell'ing. Reina ci parve interessantissima: la pubblichiamo in parte per un dovere di alto rispetto al vero quale scaturisce limpido dai documenti che l'Autore cita e ricorda:*

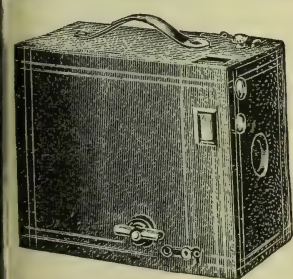
Dopo d'aver fatto sinteticamente la storia della balistica esterna di quel ramo di scienza che studia il moto dei proietti nell'aria, l'egregio comandante Bravetta, autore dell'articolo « Il turismo dei proietti » scrive:

« Galileo nel 1638 provò che la gravità agisce sempre sul proietto e diede le leggi del moto di questo, dimostrando che esso si muove secondo una parabola: il suo allievo Torricelli dedusse dalle teorie del maestro la legge delle gettate: *ma siccome nè l'uno, nè l'altro pensarono che l'aria oppone resistenza al moto dei proietti*, le loro leggi sono applicabili soltanto nel caso astratto di gravi che si muovono nel vuoto. Nello stesso errore cadde il maresciallo Blondel che pubblicò... tavole... secondo la teoria galileiana. Così e per il medesimo motivo, pure sono fallaci le tavole del Belidor del 1731; tuttavia Newton aveva già dimostrato in modo certo nel 1723, la resistenza dell'aria, ponendola proporzionale ai quadrato della velocità del grave in movimento ».

Galileo, pochi anni prima della sua morte, inviando al conte di Noailles i suoi dialoghi intorno ai movimenti locali, dice che: « confuso e sbigottito dai disastri accadutigli, aveva seco medesimo determinato di non pubblicare mai più alcuna delle sue fatiche » ma che però faceva pensiero, « onde non del tutto restassero sepolte, di lasciarne copia manoscritta in luogo cospicuo » soggiungendo che apparecchiavasi di mandarne esemplari in diverse parti d'Europa « e forse anche (pondera bene queste parole, ci raccomanda Vincenzo Monti nei suoi scritti) e forse anche in qualche luogo d'Italia. »

Sapeva bene lo sventurato scienziato quanti pericoli correva a quei tempi in Italia la verità e non ci meravigli se la paura di rivedere la terza volta la prigione lo costrinse spesso a tacere; contento solamente di aggiungere « che se alcuno avrà simile desiderio (quello cioè di scoprire la verità ch'egli tace) potrà per se stesso colla dottrina del presente trattato soddisfare al suo gusto ».

E « la dottrina del presente trattato » era quella « de motu projectorum », quella che poteva e doveva applicarsi ai movimenti dei corpi celesti: — *così fu fatto dal gran Newton* — e noi dobbiamo soltanto ringraziare la provvidenza d'aver posto il Newton in mezzo ad un popolo non macchiato del brutto vizio di arrostire i filosofi.

Ma apriamo insieme senz'altro quella miniera inesauribile di cognizioni scientifiche, che le opere di Galileo Galilei ci offrono, dove ad ogni pagina appaiono evidenti gli indizii di un ingegno nato a creare

CHI
vuol essere
Fotografo
può diventarlo
Acquistando
L'APPARECCHIO
BROWNIE N. 2
= Questa elegante e perfetta macchinetta
non richiede alcuna cognizione fotografica
dà negative del formato 6×9
si Carica e Scarica in PIENA LUCE
Costa L. 13.50
CHIEDERE SPIEGAZIONI E SCHIARIMENTI
IN OGNI NOSTRO NEGOZIO
OPUSCOLI ISTRUTTIVI E CATALOGO GRATUITI
KODAK Società Anonima
MILANO - Via Vittore Pisani, 10
Corso Vitt. Eman., 34
ROMA - Corso Umberto I, 399
NAPOLI - Via Roma, 288

POTENZA
ROBUSTEZZA
COMODITÀ
DURATA
LA PAIGE
E' LA VETTURA CHE GLI AMERICANI PREDILIGONO ..
È SICURA, SOLIDA, COMODA, DUREVOLE E GARANTITA DA UN'ORGANIZZAZIONE INSUPERATA NELL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE.
TIPI A 2 - 4 - 5 POSTI DA L. 5000 A L. 5200
FRANCO DETROIT
Il corredo regolare comprende: capote, paravento, cinque fanali, generatore, tromba, utensili, cricco, magneto Bosch, nécessaire per riparazione gomme. La serie di cinque cerchioni rapidamente smontabili, leve per gomme comprese: per vetture da turismo L. 78, per vetture da viaggio L. 65. - Parti di ricambio in deposito nelle succursali d'Europa.
MOTORE MONOBLOC A QUATTRO CILINDRI - VALVOLE INTERNE - FORZA 25 HP - INNESTO A DISCO MULTIPLO CON GUARNIZIONE DI SUGHERO AMMORTIZZANTE LE VIBRAZIONI - EMBRAYAGE E DEBRAYAGE FACILI ED EFFETTIVI SENZA ATTRITI
CATALOGHI E DETTAGLI A RICHIESTA
TRATTASI CON CASE SERIE PER AGENZIE IN EUROPA
THE PAIGE-DETROIT MOTOR CAR Co.
DEPARTEMENT K. DETROIT MICH. U.S.A.

una scienza, di quella mente che giovanissima ancora per una lampada lievemente agitata, medita e stabilisce le leggi dell'isocronismo delle oscillazioni, la dottrina dei corpi oscillanti attorno ad un centro.

Ed alla pagina 175 dell'edizione Bettoni 1832, comincia il testo della Giornata Quarta sul moto dei proietti. Dopo « un poco di pausa » per trattare di alcune proprietà fondamentali delle parabole e dell'altre sezioni coniche « senza la cognizione delle quali e delle lor passioni non credo che intender si possano le dimostrazioni » seguenti; dopo di avere brevemente enumerate le difficoltà dell'intrapreso studio sul moto dei proietti « praticabili da noi, che sieno di materie gravi e di figura rotonda, ed anco di materie men gravi e di figura cilindrica, come frecce lanciate con frombe », leggiamo:

« *Quanto poi al perturbamento precedente dall'impedimento del mezzo, questo è più considerabile*; e per la sua tanto molteplice varietà incapace di poter sotto regole ferme essere compreso e datone scienza; attesochè, se noi metteremo in considerazione il solo impedimento, che arreca l'aria ai moti considerati da noi, questo si troverà perturbargli tutti, e perturbargli in modo infinito, secondo che in infiniti modi si variano le figure, la gravità e la velocità dei mobili. Imperocchè quanto alla velocità, secondo che questa sarà maggiore, maggiore sarà il contrasto fattogli dall'aria, la quale anco impedirà più i mobili secondo che saranno men gravi: talchè sebbene il grave descendente dovrebbe andare accelerandosi in duplicata proporzione della durazion del suo moto, tuttavia per gravissimo che fusse il mobile, nel venir da grandissima altezza, sarà tale l'impedimento dell'aria che gli torrà il poter crescere la sua velocità e lo ridurrà ad un moto uniforme ed equabile: e questa adequazione tanto più presto ed in minori altezze si otterrà, quanto il mobile sarà men grave.

« Quel moto anco, che nel piano orizzontale, rimossi tutti gli altri ostacoli, dovrebbe essere equabile e perpetuo, verrà dall'impedimento dell'aria alterato e finalmente fermato e qui ancora tanto più presto, quanto il mobile sarà più leggiero. Dei quali accidenti di gravità, di velocità ed anco di figura, come variabili in modi infiniti, non si può dar ferma scienza. *E però per poter scientificamente trattar cotal materia bisogna astrar da essi e ritrovate e dimostrate le conclusioni astratte dagli impedimenti, servircene nel praticarle con quelle limitazioni che l'esperienza ci verrà insegnando* ».

E soggiunge poco più avanti:

« *l'impedimento e ritardamento dell'aria non opera più nei moti velocissimi che nei tardissimi*. Anzi, perchè non si può negare, che l'aria impedisca questi e quelli, poichè e questi e quelli vanno languendo e finalmente finiscono, convien dire che tali ritardamenti si facciano colla medesima proporzione nell'una e nell'altra operazione. Ma che? *L'avere a far maggiore resistenza una volta che un'altra, da che altro procede egli, fuor che dall'essere assalito una volta con impeto e velocità maggiore, ed un'altra con minore? E se questo è*, LA QUANTITA' MEDESIMA DELLA VELOCITA' DEL MOBILE E' CAGIONE ED INSIEME MISURA DELLA QUANTITA' DELLA RESISTENZA. ADUNQUE TUTTI I MOTI SIANO TARDI O VELOCI, SONO RITARDATI ED IMPEDITI COLL'ISTESSA PROPORZIONE; NOTIZIA PARE A ME NON DISPREZZABILE ».

Noi crediamo pure che Newton nel 1723 dimostrò in modo certo la resistenza dell'aria al moto dei proietti, ma affermiamo ad onore del nome italiano che il nostro Galileo quasi un secolo prima glie lo aveva predetto.

E mi si perdoni se ho sentito vivissimo il bisogno di intrattenere un momento l'amico e buon lettore della nostra *Rivista*, per distoglierlo da una notizia che certamente deve essergli dispiaciuta, per pagare, direi, (e lascio dire meglio alla chiarissima mente di Vincenzo Monti) per pagare un vero debito di gratitudine alle ombre di quei valenti italiani che il postero incamminarono sulla via delle scoperte più luminose e che, iniquamente dimenticati, doman-

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8
(Nuovo) Grand Hotel Baglioni
Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.
Stessa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

FRANCOBOLLI AUTENTICI
DI MISSIONI STRANIERE
venduti a peso. - Garantiti (non scelti). Domandare circolare esplicativa (in italiano) al Directeur des Timbres-Poste des Missions, 141 rue des Redoutes.
TOULOUSE (Francia).

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO
BOUGIE POGNON LTD 4.90
GARANZIA DI UN ANNO

PETROLI D'ITALIA
MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA
MILANO - Via Andegari, 12
BENZINE PER AUTOMOBILI
PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

dano d'essere fatti partecipi d'una gloria da cui li espulse ora l'ingratitudine, ora l'impostura, ora l'invidia ed a cui nondimeno sono altamente chiamati dalla critica e dalla ragione: — per offrire riconoscenti un tributo di riverenza e di lode a coloro che a comune beneficio, prima di tutti, eccitarono l'invenzione di un'arte o la cognizione d'una scienza, tuttochè rozze ed informi nel loro nascere, stante che nella penosa ricerca del vero il primo passo fu sempre il più arduo e tutto sta nell'alzare i primi lembi del velo che lo nasconde.

ING. CARLO REINA.

***

— *Nazionalismo tedesco.* (Deutschland überalles). — Da qualche tempo si va diffondendo in Germania, a milioni di esemplari, un brevissimo opuscolo, di cui fa parte il seguente decalogo:

1. — Nelle tue spese, anche minime, non perdere mai di vista gl'interessi dei tuoi compatrioti e del tuo paese;

2. — Non dimenticare mai che quando acquisti un prodotto forestiero, sia pure per un solo centesimo, tu diminuisci d'altrettanto la ricchezza del tuo paese;

3. — Il tuo danaro non dovrebbe andare che ai commercianti, agli industriali ed agli operai tedeschi;

4. — Non profanare mai la terra tedesca e le officine tedesche con la presenza e l'uso di macchine e di strumenti fabbricati all'estero;

5. — Non lasciare mai servire sulla tua tavola cibo forestiero, perchè danneggia i produttori tedeschi, e d'altra parte nuoce alla tua salute, perchè le derrate straniere non sono passate sotto la rivista della polizia sanitaria tedesca;

6. — Scrivi su carta tedesca con una penna tedesca, che immergerai in inchiostro tedesco, e asciuga l'inchiostro con carta asciugante tedesca;

7. — Non vestirti che con stoffe tedesche, e non coprirti il capo che con un cappello tedesco;

8. — La farina tedesca, i frutti tedeschi, la birra tedesca, solamente, danno al tuo corpo la vera energia tedesca;

9. — Se non ti piace il caffè malto tedesco, bevi almeno caffè proveniente dalle colonie tedesche; e se i tuoi bambini e tua moglie preferiscono la cioccolata, bada che la cioccolata sia di pura fabbrica tedesca;

10. — Che le vanterie degli stranieri non ti distolgano mai da questi saggi precetti: e sii fermamente convinto che, per quanto si dica, i migliori prodotti, e i soli degni d'un cittadino della grande Germania, sono i prodotti tedeschi.

Che questi principii siano esemplari ed accettabili, non diciamo certamente.

E' però utile segnalare su quali teorie, per quanto eccessive, ma temperate nella pratica e nel sentimento più generalmente diffuso, sia fondato lo spirito nazionale tedesco, che ha dato prove meravigliose nel mondo; affinchè lo si confronti proficuamente con la tendenza italiana all'autodenigrazione, la quale è più dannosa per noi dei difetti stessi che realmente intaccano la nostra vita nazionale.

BIBLIOTECA

Paolo Revelli. « L'Egeo (dall'età Micenea ai tempi nostri) ». Istituto italiano di Arti Grafiche, Bergamo. Società Editoriale Italiana, Milano, editori, 1912.

L'autore di questa ricca pubblicazione è uno dei collaboratori della *Rivista* del Touring. Quindi del volume non possiamo mica dirne tutto il bene che ne pensiamo. Dobbiamo limitarci ad un consiglio d'ordine pratico, ai lettori: quello che essi acquistando « L'Egeo » di Paolo Revelli arricchiranno la loro biblioteca di una pubblicazione che potrà sempre essere consultata anche allora che, cessata la guerra, questi paesi avranno perduto quel carattere di immediato interesse per noi italiani. Un libro che si vorrà consultare poichè si tratta di un'opera complessa e rispondente ad ogni esigenza. Perchè l'Egeo è edito dall'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo che in questo genere di libri si è specializzato e

GUIDO POMA Agente Generale per l'Italia:
Nuovi Modelli 1912 Motori Monobloc 10, 12, 15, 20 HP
Automobili CHENARD & WALCKER di Parigi
Vetture per Città - Turismo e servizi pubblici
MILANO STUDIO: Via Solferino, N. 7 — Telefono 33-48
OFFICINA: Via Vallassina, N. 10 — » 20-53
ACCESSORI PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

D. LAZZARONI & C. - Milano - SARONNO - Monza
Biscotti = Specialità Amaretti = Cioccolatto
BISCOTTI RACCOMANDATI
da THÈ: Oswego - Marie - Petit Beurre - Albert - Riso - Bastoncini Vanille
da COMFORT: Savoiardi - Champagne - Biscotti uso Novara - Mignon - Nutritivi all'Avena
da DESSERT: Assortimento Variés Fins - Croccanti alla Granella e Mandorla - Assortimento Wafer & Fruit Wafer al Cioccolatto od al sugo naturale
Per Campagna, Gite, Escursioni chiedere listini speciali scatole e pacchi postali
Degustate col vino la nostra specialità Amaretti di Saronno. — Dolce Mondiale
Domandate ovunque i BISCOTTI LAZZARONI, i soli uso Inglese composti di materie di prima qualità o di burro finissimo.

di cui pubblica edizioni che comparate alle migliori dell'estero, reggono vittoriosamente all'esame per bellezza di illustrazioni e nitidezza di stampa.

Les Villes d'Art Célèbres. « Milan », di Pierre-Gauthiez. H. Laurens, editore. Parigi 1909.

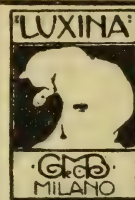
Dobbiamo noi italiani essere grati all'autore per un simile libro. Certo il Gauthier non ha saputo completamente liberarsi delle pastoie delle vecchie leggende aleggianti sul paese nostro. Egli fa le meraviglie per lo sviluppo di Milano. La cosa lo ha colpito ma non convinto. Non importa. Il volume mette in bella luce tutte le ricchezze artistiche di Milano le quali non sono poche, sia detto con buona pace degli italiani stessi — e le esalta. Soltanto era da desiderarsi che alla parte moderna l'A. si fosse mostrato più fedele al vero... Via... nel 1909, tram a cavalli non ve n'erano più a Milano... A Parigi, sia pure, ma a Milano no.

Fred T. Jane. « All The World's Airships. Aeroplanes and Dirigibles ». II anno. 1910-11.
— All The World's Aircraft. Aeroplanes and Dirigibles. III anno. 1912. Londra, 5, Queen Victoria Street, E. C.

Per noi italiani uno di questi libri, a parte il valore intrinseco, riesce sempre di grande utilità perchè ci mostra quanta amorosa cura sappiano dedicare gli autori alle loro opere. Naturalmente la ragione va prima di tutto cercata nel fatto che all'estero gli autori sono compensati delle loro fatiche, mentre in Italia ogni scrittore è sempre un po' ritenuto come una specie di perdigiorno. Questo volume non è in fondo che un album, un magnifico album contenente tutte le indicazioni intorno agli aeroplani di tutte le case, di tutte le fabbriche, di tutti gli inventori, di tutti i paesi che all'aviazione han dato un uomo od un apparecchio. E dopo gli aeroplani il volume si occupa dei dirigibili. Di ogni apparecchio si pubblica la fotografia o disegni e schemi e dettagli e particolari e note indicative sulle misure, sulle velocità ecc. In fondo al libro si parla di eliche, di motori, ed anche queste pagine sono ricche di indicazioni utilissime e che, vantaggiose oggi, potranno, trascorsi gli anni, essere di grande utilità per chi voglia riandare con precisione la via gloriosamente percorsa dall'uomo nel rendersi padrone del campo infinito.

Karl Baedeker. « Autriche-Hongrie y compris Cettigné, Belgrade et Bucarest ». Baedeker, editore. Leipzig, 1911.

È il solito elegante volume fatto con cura e che raccoglie tante utili indicazioni. Non è più ora il caso di fare gli elogi di queste guide troppo note ai turisti e che per noi italiani non hanno che il torto di non essere talvolta esattissime per quanto riguarda il nostro paese, sempre un po' considerato siccome un museo d'arte ma anche la patria della trascuratezza. Ma questo volume si occupa dell'Austria, della Ungheria, si occupa anche di Cettigne, di Belgrado, di

AI SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo pagamento rateale, **senza alcun aumento sul prezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, Atlanti, Romanzi, Libri tecnici, ecc. Cataloghi a richiesta.
SPERLING & KUPFER — MILANO
Librai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

LUXINA
MILANO
"LUXINA,,
Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie
G. M. BALSARI & C. - MILANO
Corso Venezia, N. 71

La parte del leone!
La **N. S. U.** nel 1912 ha guadagnato:
12 Maggio: Marcia Motociclistica « Milano-Chiari » . . . **Km. 220**
La Coppa "Città di Chiari,, — 8 Medaglie d'Oro
7 Luglio: Circuito Motociclistico Cremonese . . . . **Km. 190**
3 Medaglie d'Oro
28 Luglio: Campionati Motociclistici Italiani . . . . . **Km. 314**
6 Medaglie d'Oro
15 Settembre: Circuito Motociclistico di Brescia . . . . **Km. 260**
La Coppa "Città di Brescia,, — 3 Medaglie d'Oro
La Grande Medaglia del Ministero della Guerra — il Premio Pirelli
La **N. S. U.** partecipò a queste sole 4 corse, fra le più importanti dell'annata, guadagnando i primissimi premi.
Rappresentante Generale per l'Italia delle Motociclette **N. S. U.**
P. GHIRLANDA = MILANO, Via Vincenzo Monti, 26

Bucarest e quindi l'Italia non c'entra... Ripetiamo per ciò che si tratta di una delle note guide e che non c'è da dilungarsi.

Braunbeck's Sport-Lexicon. Edizione 1912-1913. « Automobilismus, Motorbootwesen, Luftfahrt ». Gustav Braunbeck, editore. Berlino, 1912.

Questa nuova edizione del superbo annuario tedesco è una vera miniera di informazioni preziose, sportive e industriali, relative all'automobilismo, allo *yachting* automobile e all'aeronautica (aviazione e aerostatica). Nelle sue 1300 pagine si trovano più di 75 000 indirizzi sportivi, industriali e commerciali di tutti i paesi, riguardanti sempre le tre specialità di cui tratta.

La parte aeronautica è particolarmente curata, con i suoi articoli densi, ma precisi, le tabelle dei *records*, i risultati di prove, ecc. E' un'opera che può rendere i più grandi servigi sia agli industriali che a chi si interessa di questi *sports* e che avrà indubbiamente il meritato successo.

Monografie illustrate. Serie Geografica N. 10: « Dai Fiords Norvegesi al Mare Glaciale Artico » (Note di viaggio) di Antonio Pellegrini.

Serie Italia Artistica N. 60: « La Brianza » di Ugo Nebbia. Editore l'Istituto Italiano di Arti Grafiche. Bergamo 1912.

Altri dei volumi dell'Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo. Il Pellegrini è agile nella forma, ha rapida e profonda l'osservazione, tutto vede, annota, registra con fare spigliato in modo che la lettura del volume si impone e diverte. Quanto al Nebbia la cosa è diversa nel senso che qui siamo di fronte a uno scrittore veramente innamorato delle cose lombarde. Il Nebbia che ha già scritte tante belle pagine sulla storia milanese, sugli usi e costumi antichi, sui monumenti, ecc. non poteva certo dimenticare la Brianza in cui c'è dovizia di tesori di bellezze naturali e gioielli d'arte degni di grande considerazione.

H. de Graffigny. « Hygiène pratique et physiologie de l'aviateur et de l'aéronaute ». A. Maloine, editore. Parigi, 1912.

L'autore riassume i pericoli dei viaggi aerei a grande altezza o a grande distanza e indica le precauzioni che devono essere prese dai viaggiatori e dagli amatori di *sports* aerei, sia in pallone libero che in dirigibile o in aeroplano, per evitare questi pericoli, di qualsiasi specie essi siano, di cui le cause sono spesso oscure, e imputabili qualche volta all'ignoranza delle leggi più elementari di fisiologia.

F. Thévin et C.ie, A. Giraudeau, success. (editori). « Annuaire général de l'automobile (aéroplanes, ballons dirigeables, canots, voitures) et des industries qui s'y rattachent. 1912 ». Parigi, 1912.

L'« Annuaire général de l'automobile », già creato dall'editore Thévin, è sorto contemporaneamente all'industria automobilistica e compare ogni anno sempre migliorato e accresciuto. Contiene degli elenchi rigorosamente esatti ed originali dei costruttori di automobili in Francia e all'estero; i nomi di tutti gli *sportsmen* che si occupano di aviazione e di aeronautica; delle informazioni complete sul commercio delle forniture per automobili e motociclette; e un'infinità di altre indicazioni che ne fanno un libro utilissimo per quanti si interessano di automobilismo o di aeronautica.

Guide Alpine del Pinerolese illustrate. « L'alta valle del Chisone ». Tipografia Sociale. Pinerolo, 1912.

Il testo di questa piccola guida, compilato dal prof. Patrucco, oltre alla descrizione dei luoghi, ci dà notizie storiche interessanti, indicazioni preziose per il turista delle varie possibili escursioni, e molte altre informazioni utili, pazientemente raccolte ed ordinate. L'opuscolo ha un comodo formato ed è arricchito di nitide incisioni e di una cartina delle località della valle.

C. v. Hahn. « Neue Kaukasische Reisen und Studien ». Duncker e Humblot, editori. Leipzig, 1911.

E' la traduzione tedesca del volume russo del v. Hahn, consigliere dell'impero, che riferisce i viaggi da lui compiuti, in mezzo a mille difficoltà, dal 1900 al 1902, nelle regioni del Caucaso, nella Mingrelia, nel Daghestan e nel territorio al di là del Caspio. Ed è opera notevole specialmente per le informazioni veramente inedite su quelle regioni, così poco visitate fino ad oggi.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.
Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.
Coperture "U. DE BONMARTINI,, in gomma ed amianto.
RÉCHAPAGES — Camere d'aria.
Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,, (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.
Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.
U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

TRIGEMINA
RACCOMANDATA DA AUTORITÀ MEDICHE
Il potere antidolorifico delle CAPSULE di TRIGEMINA si esplica con successo straordinariamente sicuro e pronto. La Trigemina agisce nel modo il più efficace *nei dolori di capo, dei denti, e dell'orecchio,* come pure in tutte le affezioni specie *dei Nervi cerebrali diretti.* Non arreca mai disturbi successivi di forte intontimento. — Flac. orig. da 20 cap. di gr. 0.25 ciasc. L. 2. — Scat. orig. da 10 caps. di gr. 0.25 ciasc. L. 1.20 — Si trovano in tutte le farmacie. — Soc. Ital. MEISTER LUCIUS & BRUNING - Milano, Via Mario Pagano, 44

Georges de Bothezat. « Etude sur la stabilité de l'aéroplane ». H. Dunod e E. Pinat, editori. Parigi, 1911.

In Francia si lavora intorno all'aviazione e non soltanto sui campi militari. Negli istituti si studia con vivissimo amore e la prova l'abbiamo nel fatto che numerosi giovani scelgono a tesi per il dottorato qualche arduo problema di aeronavigazione. Così questo volumetto edito dai Duncd è la tesi di laurea del Bothezat. Intorno al valore dello scrittore non possiamo pronunciarci con facilità. L'argomento sarebbe oggetto di buon studio per chi all'aviazione ha dedicato non soltanto le fatiche materiali ma una profonda coltura a base scientifica.

Les Grands Artistes. « Le Sodoma », di Henri Hauvette. « Brunelleschi et l'Architecture de la Renaissance Italienne au XV Siècle », di Marcel Reymond. « Le Tintoret », di Gustave Sollier. H. Laurens, editore. Parigi, 1912.

Pubblicazioni magnifiche e delle quali certo ogni cultore di belle arti non vorrà andar privo visto la mitezza del prezzo. L'editore Laurens affida la redazione di questi volumi a valorosi studiosi di cose artistiche e fregia i volumetti di magnifiche illustrazioni. Non sempre si potrà sottoscrivere ai giudizi che dell'arte italiana danno i critici francesi, non sempre le pagine sono storicamente esatte..., ma non conta, si tratta di particolari di minore importanza che alla raccolta nulla tolgono e non impediscono che essa sia assai ricercata e letta.

E.-H. Dollfus. « Petits modèles d'aéroplanes-historique, théorie élémentaire, construction et expériences », F. Louis Vivien, editore. Parigi, 1912.

Questo manuale è il risultato delle ricerche che l'autore stesso ha incominciato fin dal 1906 su questo soggetto che è adesso, più che mai, all'ordine del giorno. Studio teorico, pratico e storico che istruisce ampiamente il lettore, dai primi esperimenti e concorsi di modelli, nel 1905, fino ai nostri giorni, e lo interessa con tutti i dettagli pratici, sapientemente coordinati e chiaramente esposti.

L. Ventou-Duclaux. « Les moteurs à deux temps. Moteurs à explosion destinés à l'automobilisme et à l'aviation ». H. Dunod et E. Pinat, editori. Parigi, 1912.

Questo volume costituisce un manuale per uso di tutti coloro che si rendono conto del brillante avvenire riservato al motore a due tempi, specialmente in aviazione, grazie alla sua grande regolarità ciclica. L'Autore, dopo alcune considerazioni generali su questo tipo di motore, esamina le soluzioni date ai diversi problemi che gli si riferiscono; dà in seguito risultati di prove da lui stesso eseguite e termina infine con un elenco dei brevetti concessi sulla questione dal 1892 in poi.

A. Beretta. « Il Nuoto. L'arte di nuotar bene ». Ulrico Hoepli, editore. Milano, 1912.

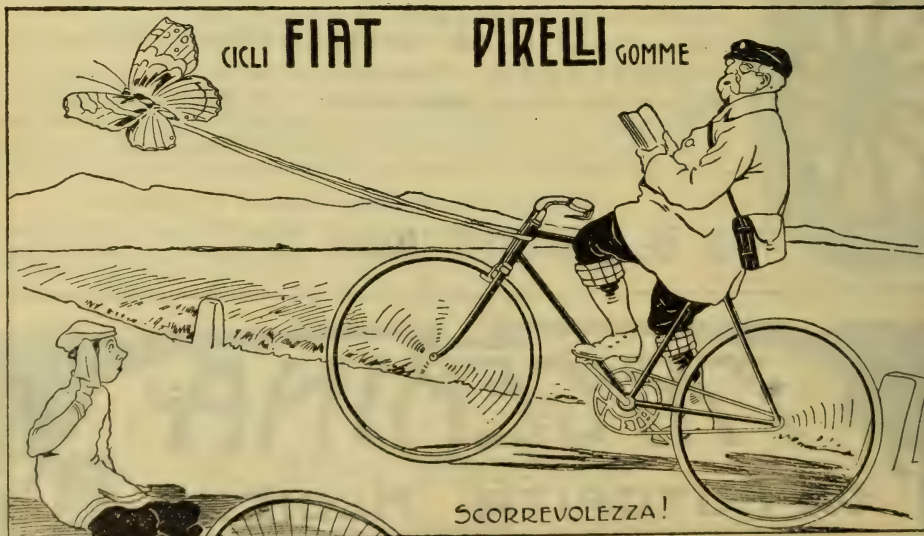
Quest'opera, risultato di studi personali, del vecchio campione di nuoto Amilcare Beretta è degna di meritato encomio anche pel suo scopo altamente umanitario e può annoverarsi tra le opere dei più diffusi autori stranieri che hanno parlato di questo sport. Il libro legato signorilmente, è adorno di 110 incisioni. Esso è pregevole anche dal lato tipografico e artistico, come del resto tutto ciò che si pubblica per mezzo di Ulrico Hoepli, nella collezione dei suoi manuali.

Jules Leloup. « Premières notions de navigation aérienne ». Librairie Roger, editrice. Parigi, 1911.

Il volume riassume e coordina l'assieme dei principî che assicurano la pratica delle vie dell'aria; è un vero e proprio trattato di navigazione aerea nel quale il lettore appassionato ai progressi dell'aeronautica e dell'aviazione in particolar modo, troverà delle spiegazioni interessanti e nel medesimo tempo delle soluzioni molto istruttive.

Prof. Ugo Giusti. « Annuario Statistico delle città italiane — Anno IV. 1911-1912 ». Alfani e Venturi, editori. Firenze, 1912.

Lavoro paziente e preciso questo. Ma il libro che può passare inosservato agli occhi dei più, è di quelli che sono destinati a rendere utili servigi ai cultori

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

CICLI FIAT PIRELLI GOMME

SCORREVOLEZZA!

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

delle statistiche, quelle statistiche che poi improvvisamente ci fanno delle rivelazioni e che alle volte colla precisione dei risultati finali servono a chiamare l'attenzione dei governanti e degli studiosi su fatti che nella vita quotidiana erano quasi passati inosservati.

J. Bordeaux. « Etude raisonnée de l'aéroplane et description critique des modèles actuels ». Gauthier-Villars, editore. Parigi, 1912.

Un'opera questa che sarà simpaticamente accolta da tutti coloro che si interessano alla costruzione di apparecchi d'aviazione. E' un trattato completo, tecnico e descrittivo, ma che tutti possono leggere e che tutti possono sopratutto comprendere, perchè è scritto in forma chiara, concisa e corretta.

Avv. E. Leborgne. « Situation juridique de la navigation de plaisance ». Imprimerie Fr. Simon. Rennes, 1911.

E' un magnifico lavoro questo, compiuto dal Leborgne. Il volume potrà essere consultato con beneficio anche dai legali italiani.

P.-V. Stock. « En canot automobile de Paris à Paris. Notes de voyage ». P.-V. Stock, editore. Parigi, 1906.

L'autore racconta un viaggio fatto a bordo di un piccolo canotto automobile seguendo l'itinerario: Parigi-Strasburgo-Rotterdam-Parigi. E' un piccolo volume che oltre alla descrizione anedottica dell'interessante escursione, compendia in modo chiaro e preciso tutte le particolarità utili ai viaggiatori, sì da poter essere consultato come una buona guida pratica.

Ch. René-Leclerc. « Le Maroc. Notice économique. Petite guide de l'immigrant ». Parigi, 1911.

Si parla del Marocco con una certa insistenza non solo in Francia, e tosto gli editori francesi mettono in commercio un volumetto che è una preziosa guida per chi voglia visitare quei paesi, o a dir meglio, voglia in essi andar ad abitare a scopo di sfruttamento.

Luigi Musini. « Dal Trentino ai Vosgi. 1866-1871. Memorie Garibaldine ». Tip. Editrice Verderi e C., Borgo San Donnino, 1911.

Se anche non si tratta di una pubblicazione che non ha stretta attinenza col turismo, non si può però lasciarla passare sotto silenzio. L'autore non narra attraverso racconti uditi, scrive quanto ha visto, racconta i fatti d'armi ai quali ha partecipato, fatti d'armi gloriosi tra cui Villa Glori, la disperata impresa in cui caddo morto Enrico Cairoli. La narrazione è sobria e dice nella sua semplicità quanto fossero profonda la convinzione, caldi i cuori, ardente la fede nelle giornate in cui si faceva getto della vita pur di rendere la patria libera da ogni schiavitù. Il libro si arricchisce di una prefazione di Abba ed è bene

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica.

P. LANDI
VIA BERGAMO 44
MILANO
MEDAGLIE · DISTINTIVI
TARGHE · COPPE
DIPLOMI
Catalogo GRATIS a richiesta

6 Ottobre 1912

Per la TERZA volta la "FIAT" vince il

Grand Prix d'America

illustrato con interessanti fotografie di luoghi e di persone. Il Musini che come è noto fu deputato e poi medico distinto, morì a Parma nel 1903.

Paul Descombes. « La défense forestière et pastorale. » Gauthier-Villars, editore. Parigi, 1911.

A coloro che hanno ben compresa tutta l'importanza del vasto argomento che il T. C. I. ha impreso a trattare sotto il titolo: « Il bosco e il pascolo » un simile libro deve procurare quasi una sofferenza: constatando come all'estero il problema interessi ed appassioni. Qui abbiamo un grosso volume e non di quelli destinati a finire in vendita a pochi centesimi perchè esso fa parte di una collezione che continua ininterrotta da molti anni. E l'attuale libro è scritto da un appassionato che sull'argomento ha già pubblicato altre importanti opere, che alte personalità elogiarono vivamente.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, Via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

Libri ricevuti in dono.

Ing. Arrigo Gullini. — « Comunicazioni e trasporti nel Montenegro ». Roma, 1912.

F. Ciarrocchi. — « Testo unico della legge comunale e provinciale 21 maggio 1908, n. 269 intercalato dagli articoli corrispondenti del Regolamento 12 febbraio 1911, n. 297, con richiami, note pratiche, indici ». Tipografia Editrice Ostinelli, di Bertolini Nani e C. Como. 1912.

V. Ciancico Scudero. — « La politica estera d'Italia ». Appunti di un irresponsabile. Catania, 1912.

Lobetti-Bodoni Achille. — « Fra i monti d'Usseaux. Alta Val Chisone ». F.lli Lobetti-Bodoni, editori. Saluzzo, 1912.

Ligue Internationale des Associations Touristes (L. I. A. T.). — « Compte rendu du XIV Congrès (16 Session) tenu à Vienne les 13, 14, 15 et 16 Juin 1912 ». Comité permanent de la L. I. A. T., editore. Baarn, 1912.

R. Scuola Superiore di Agricoltura in Milano. — Annuario della istituzione agraria Dott. Andrea Ponti. Vol. X: Anni rurali 1909-1910 e 1910-1911. Milano, 1912.

Federazione Ciclistica Trentina. — Strenna 1912. Trento, 1912.

REGALO — REGALO — REGALO

OLIO PURO D'OLIVA
garantito all'analisi, produzione di quest'anno.

F. COMPAGNI - Produttore - FINALMARINA
Socio del T. C. I. (Liguria)

Per far conoscere la bontà e genuinità dell'olio che si offre **si fanno prezzi eccezionali e regalasi una damigiana nuova, brevettata, ad ogni compratore.** Spedizioni franche di porto a domicilio e di ogni spesa, eccettuato il dazio. - Olio da ardere puro oliva. **Olio oliva medicinale**, ottimo per la cura della stitichezza. - A richiesta opuscoli gratis.
Si cercano rappresentanti. **AI SOCI DEL TOURING SCONTO SPECIALE**

Triumph

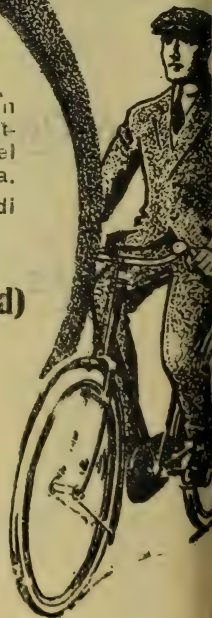
Sono momenti così deliziosi quelli **"TRIUMPH,,** trascorsi pedalando una Bicicletta la corsa è così facile e comoda, tanto in salita quanto in piano ed in discesa, che qualunque fatica riesce impercettibile, pur percorrendo lunghe distanze. Tutte le delizie del ciclismo vengono godute appieno mercè questa bicicletta.

La MOTOCICLETTA " TRIUMPH ,, riconosciuta di fama mondiale è fabbricata dalla stessa Casa.

Catalogo, franco di porto, dietro richiesta, alla

TRIUMPH CYCLE C.° Ltd. COVENTRY (England)

od ai relativi AGENTI:

AQUILA: Giuseppe d'Alfonso. - Biciclette.
BIELLA: Federico Mandrino, V. Reg. Margh.
BOLOGNA: F.lli Chierici di Gius., Via Indip., 55.
BRESCIA: F.lli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO: Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA: F.lli Bertolotti, Viale Garib., 11.
FAENZA: Aristide Gadoni, Via Domizia, 39a.
FERRARA: Aldo Morisi, Piazza Commercio, 26.
FIRENZE: V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
FORLI': Zavatti e Pini, Corso Garibaldi, 8.
LODI: Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
LUCCA: Giuseppe Sonnenfeld, C. Garib., 18.
LUGO (Rav.): Antonio Sartori, Via Fermini, 10
MANTOVA: Enrico Bernoni, Via P. F. Calvi, 4.
MILANO: Palmiro Zignone, C. P. Rom., 65.
MODENA: A. Gar. Gatti, V. Em., f. Barr. Garib.
MODENA: Cosidio Stanguellini, port. Collegio.
NOVARA: Carlo Baraggioli, Corso C. Alb., 31.
PADOVA: C. Aporgi, Via del Santo, 8.
PARMA: Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Em.
PERUGIA: Soc. An. Auto Garage, Piazza V. E.
RIMINI: Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA: G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
S. LORENZO IN CAMPO (Pesaro): Sante Conti, Biciclette.
S. REMO: Gagliotto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA: Gius. Monaco, Corso V. E., 108.
SULMONA (Acqui): Cesidio Forcucci, Via Panfildo Mazara, 6-10.
TORINO: F. Opessi, Via Goito, 7.

Sorteggio Premi di Benemerenza del mese di agosto.

Proceduto si al sorteggio di una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento per la benemerenza dei Soci che nel mese di Agosto hanno presentato almeno un nuovo Socio, queste vennero assegnate come segue: Medaglia d'oro al signor Giuseppe Duranti di Finalmarina; medaglia d'argento al signor Gino Frezza di Treviso e al signor rag. Felice Monza di Como.

L'estrazione è stata fatta alla presenza dei Sindaci.

COMUNICATI UFFICIALI

IL TOURING CLUB ITALIANO NEL TRENTINO. — La Direzione del Touring Club Italiano è venuta a conoscenza che l'I. R. Luogotenenza di Innsbruck ha diramato una circolare con la quale viene ordinato a tutti i Capitanati del Trentino, Ampezzo compreso, di partecipare ai Capo Consoli e Consoli del Touring Club Italiano che fino a tanto che esso Touring Italiano non sia costituito come Società legalmente approvata anche in Austria, esso viene considerato come Società estera che non può nell'interno esercitare alcuna attività sociale. Vengono quindi, dalle autorità austriache, invitati tutti i Capo Consoli e Consoli a deporre il loro mandato ed a levare dalle sedi dei Consolati i cartelli e nello stesso tempo procurare che siano rimosse tutte le tabelle di affigliati e tutti i cartelli indicatori del Touring Club Italiano che eventualmente si trovassero esposti entro il raggio d'attività dei singoli Consoli.

La Direzione, dolorosamente sorpresa da un provvedimento di tale gravità e che stupisce tanto più in quanto il Touring sviluppava dall'epoca della sua fondazione la sua attività sociale nel Trentino, pensa trattarsi di un equivoco dovuto ad eccesso di zelo delle autorità austriache.

In ogni modo, riunita d'urgenza, essa ha immediatamente iniziate sollecite ed energiche pratiche sia presso il nostro Ministero degli Esteri sia direttamente presso la Luogotenenza di Innsbruck e l'Associazione federata a Vienna per ottenere l'immediata sospensione del provvedimento. La Direzione ha diramata notizia di tali sue pratiche fra i suoi Rappresentanti nel Trentino, confidando nella rapida e soddisfacente soluzione dell'increscioso incidente, e ad ottenerla la Direzione è determinata.

LA CORSICA, L'ISOLA DI MALTA E IL TOURING. — La Carta d'Italia al 250 000, costituente un eccellente documento cartografico del nostro paese, ottimo mezzo di divulgazione della conoscenza geografica d'Italia, risulta distribuita in circa 6 000 000 di fogli.

Il Consiglio del Touring che ha a suo tempo deliberato di completare la Carta con due fogli della Venezia Giulia e dell'Istria, ha ora potuto superare le ultime difficoltà di indole tecnica che si opponevano, e nella sua ultima seduta ha deliberato di far seguire ai 58 fogli della Carta come già stabilito, un nuovo foglio *Corsica* il quale conterrà maggior parte del territorio dell'isola, in quanto il resto per completare la geografia dell'isola, sarà compreso nei fogli Sassari e Tempio Pausania di imminente pubblicazione.

Ha pure deliberato di comprendere nella Carta d'Italia al 250 000 l'Isola di Malta includendola nello spazio non disegnato di una prossima edizione del foglio Sciacca.

Le due aggiunte costituiscono un omaggio al desiderata espresso da più parti e che formavano da tempo oggetto di studio da parte del Touring.

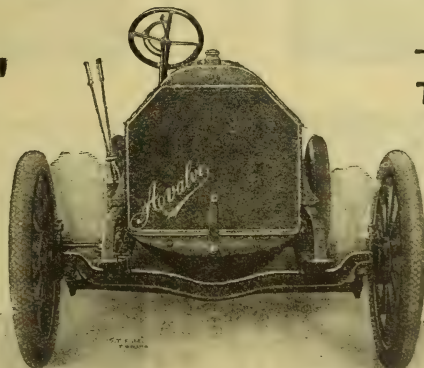
ITALA
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO
CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE
"AVALVE"
25 HP. monobloc.
35 HP. 4 cil. accoppiati
TIPI CON VALVOLE:
14-18 HP. 18-24 HP.
25-35 HP. 35-45 HP.
50-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
60 HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
tutti montati su Gomme MICHELIN
.. Brevetto proprio ..
TIPI INDUSTRIALI
OMNIBUS capaci a 10 - 16 - 24 persone
CAMIONS della portata di 700 - 1000 - 2000 3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI
SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

1

2

COPERTE garantite pura lana, disposizioni nuove a due diritti: Nero, Giallo, Marrone e Noisette, Verdone e Bigio, Arancio, Bigio Rosso e Caffè, ecc. — Bene orlate alle due estremità con nastro di lana. Dimensioni m. 1,80 × 1,60. Peso Kg. 2 circa. Prezzo L. 11,60, franco a domicilio.

3

4

PREGIATISSIMO SIGNORE,

Constatata la màncanza in Italia di una fabbrica di **COPERTE di LANA** che venda direttamente ai Signori Consumatori, è con vera letizia che porto a conoscenza dei medesimi come abbia all'uopo già impiantato un nuovo Stabilimento, oltre quello conosciutissimo e specializzato, per la fabbricazione di Stoffe per uomo e signora.

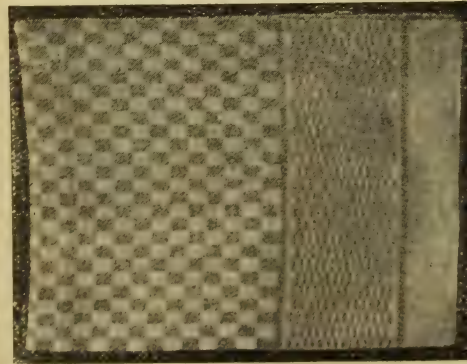
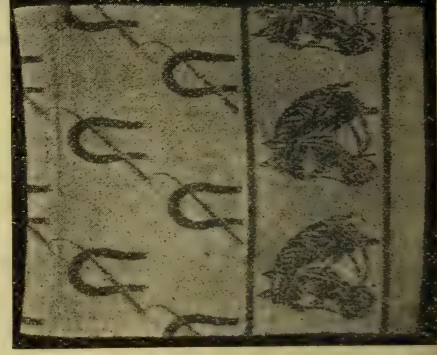
La mia COPERTA DI LANA ottima sotto tutti i rapporti, potrà servire tanto per i Signori Automobilisti, quanto per letti, carrozze, ecc. Detta COPERTA per la qualità della lana impiegatavi, e per il relativo peso, è garantita preservatrice contro il freddo, dovendosi anche viaggiare in giorni del più rigido inverno, poichè ha la prerogativa speciale di mantenere nella persona il calore naturale, con tutto beneficio della salute.

Ho ritenuto conveniente mettermi in diretta relazione coi Signori Consumatori, al fine di potere offrir loro l'articolo al minor prezzo possibile; solo per questo ho evitato di affidare la vendita ai grossisti del genere i quali avrebbero dovuto giustamente prelevarsi un utile sul prezzo di costo con tutto svantaggio del risparmio dei Signori Clienti.

Lusingandomi di vedermi riservati i Vostri ambitissimi ordini, i quali saranno oggetto della mia migliore attenzione, anticipatamente Vi ringrazio e con ogni migliore stima ben distintamente Vi riverisco.

PIETRO BANCHINI
PRATO (Toscana).

P.S. Chiunque acquisterà N. 7 delle suddette COPERTE interessandosi magari di venderle, **riceverà in regalo L. 5,** e chi ne acquisterà una dozzina riceverà **una Coperta in regalo,** oppure contanti, in base alla percentuale suddetta.

Chiunque non trovi l'articolo di propria soddisfazione è autorizzato a farne ritorno in porto franco al mio domicilio e riceverà l'importo versato a mezzo Cartolina-Vaglia. — Inviare richieste con Vaglia Postale al mio indirizzo: PIETRO BANCHINI - PRATO (Toscana).

PER EVITARE LE DISGRAZIE AUTOMOBILISTICHE. — A proposito degli scontri d'automobili avvenuti di questi giorni sulle nostre strade, la direzione ha creduto utile comunicare ai giornali alcune note aventi lo scopo di evitare gli accidenti che debbonsi deplorare.

Le svolte e le cunette trasversali nelle strade di montagna, gli incroci mascherati da una folta vegetazione o da muri sulle strade di pianura, e più che tutto la inosservanza di ogni norma, buona o cattiva, per parte della grande maggioranza di coloro che circolano sulle strade dell'una e dell'altra classe, sono causa sovente di disgrazie che commuovuono un poco tutti e che fanno desiderare e proporre rimedi più o meno radicali.

Chi non rammenta a quante discussioni hanno dato luogo i paracarri quando la velocità delle automobili era modesta ed ancora minore la perizia dei guidatori? Una pratica maggiore di questi, un perfezionamento nei congegni di quelle, hanno fatto dimenticare tali accessori delle strade, le quali, alla or volta, si sono arricchite, senza rimostranze di automobilisti, di un numero infinito di pali da telegrafo, da telefono e da condotture di energia elettrica. Al Touring si pensa che possa avvenire la stessa cosa nei riguardi delle svolte.

Gli uffici del Sodalizio Italiano hanno organizzato tutta una serie di lavori che hanno lo scopo di eliminare, in quanto è possibile, ogni causa di pericolo a tutte le accidentalità menzionate.

Le svolte sono pericolose quando si presentano improvvise e non è possibile di vedere sulla strada al di là di esso; per questo vennero ideati dei cartelli muniti di segni speciali assai visibili e comprensivi e vennero, sempre ad opera del Touring, diffusi dove maggiore n'era il bisogno; ora da essi si aggiungeranno due frasi: *Rallentare*, *Tenere la destra*, scritte a lettere cubitali su tutti i muri di sostegno e su tutte le sporgenze rocciose che limitano le svolte.

Non è però sempre possibile, o non torna sempre efficace, tenere la destra quando la strada è eccessivamente stretta, od ha una curvatura tale che fra i due pericoli, quello sicuro di essere proiettati fuori dalla forza centrifuga e l'altro, solo probabile, di scontrarsi con una macchina sopravveniente, non s'abbia a preferire quest'ultimo passando sulla propria sinistra.

Il Touring ha perciò propugnato e con ogni mezzo interessato le Amministrazioni aventi governo di strade ad adottare nelle svolte una sezione della massicciata in ogni sua parte inclinata verso il centro della curva.

Per gli incroci vennero costruiti e diffusi altri cartelli indicatori, che avvertano gli automobilisti del vicino pericolo, e verrà continuata la campagna iniziata perchè alle siepi lungo le strade nazionali, provinciali e comunali, sia conservata l'altezza che il regolamento di polizia stradale prescrive.

E', evidentemente, un programma vasto e assai pratico, che, quando sia svolto, permetterà di disciplinare in modo razionale la circolazione rapida

GENOVA visitando, favorite degustare il
"CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco **LEOPOLDO GAZZALE** ai Portici Vittorio Emanuele, 34

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!

Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico

UNGUENTO BERTOLOTTI

Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizî faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni**, **dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti**, ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro**, ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L'**Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** e tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**

— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. **2** e da L. **5**
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

PONTE DI LEGNO ALTEZZA s.m.m. 1256 a 10 Km. dal Passo del Tonale (m. 1884)

Stazione climatica ed alpina di I° ordine - Acque minerali - Escursioni - Sports invernali (Gare di Ski, Luges, ecc.)
Servizio d'Automobili fra PONTE DI LEGNO e EDOLO capo linea della
Ferrovia di VALLECAMONICA
lungo lo splendido LAGO D'ISEO

VALICO dell'APRICA m: 1161
Servizio d'Automobili Edolo - Tirano
la via più pittoresca per BORMIO e il BERNINA
Da Edolo: escursioni ai **Ghiacciai dell'Adamello**

A tu per tu col- - medico

A tu per tu col medico si apprende che i bagni all'**OZOFLUIN** rappresèntano il miglior tonico dei nervi e dei muscoli, rigenerano il sangue e rendono la pelle morbida e liscia; ciò che significa:

VIGORE, SALUTE e FRESCHEZZA

MEDAGLIA D' ORO all' Esposizione d' Igiene di Milano 1911
DIPLOMA D'ONORE all'Esposizione d'Igiene di Dresda 1911

OZOFLUIN

.. Estratto effluorescente di conifere ..

Trovasi presso tutte le migliori farmacie e profumerie oppure dagli esclusivisti **BACHMANN & RUTSCHMANN**
Via S. Marco, 18 - MILANO - Telefono N. 17-83
Scatole da 5 Caps. per 5 bagni L. **4,50**; da 10 Caps. L. **8**
Chiedete prospetto gratuito

Alberti Benevento

Liquore Strega

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI

ha pubblicato il nuovo

CATALOGO 1912

in ricca edizione.

Novità del più grande interesse :: :: :: :: ::

Chiederlo con cartolina doppia

PAOLO SACCENTI & C. - PRATO (Toscana)

FABBRICA TESSUTI LANA

Specialità LODEN "EXCELSIOR"

Confezioni accuratissime, eleganti, in ogni forma e per ogni uso, sia civile, militare, che ecclesiastico.

Spedizione, con pagamento anticipato o contro assegno, franca di porto.

Ulster senza maniche, mantella fissa e cappuccio staccabile.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 15.75

MANTELLINA PER USO SPORTIVO CON CINGHIE INTERNE E CAPPUCCIO, per Ciclisti, Alpinisti e Cacciatori; lunga cm. 95.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 12.25

Stoffa a piacere nelle tinte nero, grigio-chiaro o scuro

Vendesi anche la sola stoffa a metraggio. Tipi ottimi. Massima resistenza e impermeabilizzazione. Catalogo-campioni gratis a richiesta. Sconto ai soci del T. C. I. — Per telegrammi: SACCENTI, PRATO - Telefono interurbano N. 1-44.

e lenta delle nostre strade, in modo che le svolte non diano maggior fastidio di quanto non diano ora i paracarri.

CONGEGNO DI SICUREZZA PER IL BOLLO DELLE BICICLETTE PEL 1914. Si prende atto della notizia definitiva avuta della nomina della Commissione per il bollo delle biciclette 1914, della quale farà parte il comm. Johnson come rappresentante del Touring e si demanda al comm. Johnson di portare a Roma dei progetti di congegni di sicurezza che sono stati presentati al Touring Club Italiano in questi giorni dai soci, senza responsabilità per ciò che riguarda brevetti o combinazioni industriali o commerciali.

PROPOSTA DI UNA SEZIONE DI CAMPING. — Mentre non si accede alla proposta dell'avv. Devoto, visto il manuale del camping edito dal Touring Club di Francia; vista anche la diffusione che tale nuovo genere di vita all'aria aperta comincia ad avere in Italia, si delibera di far una pubblicazione di propaganda e tecnica, affidandone una parte di compilazione al signor Clerici e mettendola sotto il patronato e il controllo, nei riguardi sopratutto tecnici, del principe Scipione Borghese, che fu l'organizzatore in Italia dell'attendamento e del dottor Scotti, Presidente della S. U. C. A. I., che con tanta fortuna ha organizzato per tre anni « Tendopoli ».

PER LO STUDIO DELLE VARIAZIONI DEI GHIACCIAI. — Su proposta del Vice Direttore generale e su domanda del Presidente della Sezione di Torino del Club Alpino Italiano, per lo studio delle variazioni dei ghiacciai, si aderisce alla richiesta di concorso finanziario da parte della Commissione di propaganda per il bosco e per il pascolo presso il Touring Club Italiano, riservando alla Presidenza di essa, sui suoi fondi, di effettuare il pagamento del sussidio di tale concorso in L. 200.

CONGRESSO DELLA STRADA DI FIRENZE — Si prende atto con compiacimento del progresso dei lavori del Congresso della Strada di Firenze e del successo che già ad esso arride per numero di inscrizioni, numero di intervenienti, importanza dei problemi trattati, delle relazioni presentate e decoro di ricevimenti e di festeggiamenti da parte delle autorità fiorentine, sopratutto della Deputazione Provinciale di Firenze, del Municipio di Firenze, e del nostro capo Console on. marchese Gerino Gerini.

MORTE DEL CONSIGLIERE GUASTALLA. — La Direzione prende atto delle numerose attestazioni di cordoglio pervenutele per la morte del compianto Consigliere cav. uff. dott. Gildo Guastalla e prende conoscenza di quanto è stato fatto in rappresentanza del Touring in occasione dei funerali, sia nei riguardi del defunto, sia in quelli della famiglia.

Considerata l'opera attiva, intelligente e speciale che il Consigliere Guastalla ha sempre esplicato in materia di legislazione sulla circolazione automobilistica e sulle dogane, si manifesta la difficoltà in cui viene a trovarsi la Direzione per proporre un successore che possa svolgere un'opera parimenti proficua nello stesso campo di attività.

TURISMO INVERNALE. — Il Segretario Generale comunica che il col. Raffa, presidente della Commissione di Turismo Invernale, è recentemente partito per la Libia al comando di una colonna speciale. La Direzione delibera di inviare al partente, prima che si imbarchi, il suo saluto e non nasconde il rammarico che produce questa partenza in considerazione del funzionamento della Commissione di Turismo Invernale e specialmente dell'esecuzione delle eventuali manifestazioni invernali che nel col. Raffa avevano una guida e un direttore eccellente. La cosa diventa tanto più sentita per il Touring in quantochè il col. Raffa, allorchè fu destinato in Libia, stava appunto studiando sullo Spluga la possibilità di una manifestazione per l'inverno prossimo.

DOMANDA DEL COMUNE DI ALAGNA VALSESIA. — Alla domanda fatta dal Comune di Alagna Valsesia, per un contributo del Touring alla costruzione della strada mulattiera per il Colle d'Olen, si risponde negativamente allegando le ragioni di tra-

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE
SCONTO AI SOCI DEL TOURING

ELIXIR KOLA PORINELLI
Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache o un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1888 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nello preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.
La bottiglia L. 3, per posta L. 4
FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

MOTORI "BUFFALO"
Speciali per imbarcazioni
SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI
Per "RACERS": da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.
Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.
Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:
G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Per sole 5 rate mensili da Lire venti

VENDITA RISERVATA AGLI UFFICIALI ED IMPIEGATI DELLO STATO

Magnifico apparecchio fotografico a doppio tiraggio - Soffietto in pelle - Copertura in kesatol - Guernizioni nichellate - Otturatore «Ibso» per pose brevi, lunghe ed istantanee da 1 ad 1/100 di secondo - Obbiettivo rapido aplanatico luminosissimo - Mirino girevole - Attacchi a vite pel treppiede - Tre chassis in metallo e porta film pack.

BINOCCOLI PRISMATICI PER TEATRO .. .. E CAMPAGNA E TIPI MILITARI

A. BERRY
GRANDI MAGAZZINI DI OTTICA E FOTOGRAFIA
TORINO - VIA ROMA N. 1

Casa fondata nel 1875

METEOR

La stufa a fuoco continuo visibile, la più razionale per la sua conformazione e costruzione, sistema americano, la preferita da chiunque cerchi col perfetto funzionamento i più sani criteri d'economia e d'igiene.

Cercatela nei principali negozianti del genere. — Esigere sempre la marca "METEOR,, su ogni stufa.

Vendita all'ingrosso presso:

ATTILIO BOGGIALI
MILANO - S. Maria Fulcorina, 17

Listino a richiesta

BINOCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA,,

:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

BRODO MAGGI IN DADI

Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.

Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2. 50

Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»

Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50

In guardia dalle imitazioni !

dizione e di massima che tendono a limitare l'opera del Touring alla propaganda per il miglioramento stradale e delle comunicazioni in genere, non permettendogli però di contribuire con sussidi o altro al compito che è espressamente attribuito agli Enti amministrativi.

DOMANDA DEL COMUNE DI PIEVE DEL CAIRO. — Si esamina la domanda del Comune di Pieve del Cairo chiedente l'espressione del parere del Touring circa il collocamento in località preferita dal Comune di Pieve del Cairo, piuttosto che in altra voluta dalla Provincia di Alessandria, di un nuovo ponte in chiatte sul Po. Tale domanda è già stata passata alla Commissione Strade, la quale ha manifestato le gravi difficoltà inerenti alla risposta da darsi. La Direzione dichiara la propria incompetenza a giudicare di una questione subordinata ad un accurato studio di carattere tecnico ed economico e rimanda la richiesta del Comune di Pieve del Cairo alla Commissione Strade, la quale potrà regolarsi nel modo che reputerà più opportuno e consono coi suoi scopi e le tradizioni del suo funzionamento.

Soci quinquennali (1).

Arlington, MICHELA-TURNER MARGUERITE. — Arma di Taggia, Spinola Mse. Ferdinando — Asmara, Cavagnari ing. Odoardo — Avellino, Solimene avv. Cammillo — Bahia-Blanca, Argiroffi Carmelo — Cambridge, Turner Herbert B. — Faenza, Ferniani Giovanni — Impiano, Bertini Luigi — Lipari, De Mauro Francesco — Livorno, Donegani comm. Giulio — Messina, Caligaris avv. Ernesto — Milano, Apostoli ing. Silvio — Mogadiscio, Napoli Antonio — Palazzolo Acreide, Iudica cav. Cesare — Parà, Lusardi Antonio — Pordenone, Vallini Alberto — Portoferraio, Giulianetti Natale — Porto Plata, Pappaterra Giuseppe Ant. — Reggio Emilia, Prampolini ing. Natale — Rio Gallegos, Rogolini Natale — Roma, Lardi Rodolfo — Rosario Santa Fè, Noceti Emanuele — St. Petersbourg, Pennasio Secondo — Savigliano, Zuretti Angelo — Seriate, Von Wunster Gian Enrico — Tabruk, Marantonio Ugo — Torino, Bass Alberto, Comp. d'Assicurazione La Métropole, Ghiron Pacifico — Viareggio, Esonerato Stefano.

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

Soci benemeriti (1).

Palazzo S. Germano, Cappio Mario — S. Paulo, Dalla-Nora Fernando — Viadana, Defendi Raffaele — Palermo, Denaro Attilio — Lecco, Formigoni Tito — Giaveno, Gerardo Guido — S. Giovanni Rotondo, Giuliani Giovanni — Todi, Leonardi ing. Ercole — Bondeno, Mantovani Licinio — Milano, Pegorari Nino — Monfalcone Pelizzoni Pompeo — Roma, Perfetti Alessandro — Callao, Piaggio Attilio — Sunchales, Picone Miguel — Carpineto, Silvi-Corbelli Piero.

Premiati con medaglia d'oro.

Rovato, Frassine G. B.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.

Foot-ball completo The Banzai N. 3 . . L. 7,50
" " " " 5 . . " 9,50
" " The Duke per match . " 13,50
Scarpe speciali The Banzai . . . . " 10,75
" " Mc. Gregor . . . . . " 12,50
Camicie nei colori delle società . . . . " 4,—
Calzoncini speciali . . . . . . " 3,50
Calze lana con colori delle società . . . " 4,25

Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti a piacere . . L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m. " 9,50
" " " resist. " 10 —
" per maratone . . " 10 —
NB. - Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

UNIONE ZINCOGRAFI

PRIMARIO STABILIMENTO ARTISTICO

Via Spontini, N. 5 - MILANO - Telefoni 30-036 e 30-040

Clichés - Galvani - Tricromie

LAVORI ACCURATISSIMI E PERFEZIONATI, ARTISTICI E COMMERCIALI

RIPRODUZIONI FOTOMECCANICHE D'OGNI SISTEMA

Cinque Gran Prix
Undici Medaglie d'oro

ROYAL ENFIELD
"MADE LIKE A GUN"

I MIGLIORI CICLI

preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese

LANCELLOTTI & C. - Bologna

Ditta CARLO TABASSO - TORINO

Corso Valentino N. 34

Premiato Stabilimento per la coniazione di Medaglie Sportive, Artistiche, Commemorative, di Premio ———
Distintivi per Società e Placchette d'Arte Moderna ———

A richiesta si spedisce gratis il Catalogo speciale

LAMPADE, FANALI, PROIETTORI e FARI **"AQUILAS,,**

a gas acetilene

per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.

Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere

Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.

Fabbrica Fratelli Santini-Ferrara

Torino 1911: Due diplomi d'onore
Una Medaglia d'oro

Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

MOTO-BORGO

LA MARCA ITALIANA
DI GRAN LUSSO .. ..

Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO il quale con la sua signora ha compiuto il Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO
Via XX Settembre, 15 - TORINO

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144, 17
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

Città - Paesaggi **ITALIA ILLUSTRATA** Laghi - Musei

Esigere

Marca di Fabbrica

Cartoline artistiche finissime di lusso

"BRUNNER,,

Soltanto nei migliori negozi

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Settembre 1912

SOCI VITALIZI (1)

ANCONA, Ferretti Co. dott. cav. Angelo — AQUILA, Camera di Commercio e Industria — BARCOLA, Demai Vittorio — BUENOS AIRES, Cogorno Enrico, Groppo Ernesto — CASALE MONFERRATO, Barbesino geom. Umberto — CASTELNUOVO GARFAGNANA, Bertagni Bruno — CATANIA, On. Libertini di S. Mario Pasquale — CATRIBO', Migliore Joaquin — CIPOLLETTI, Fattori ing. Cesare, Guarnieri dott. Giuseppe — FIRENZE, Spinelli Severino, Venturi Ginori march. Roberto — HOMS, Arri ten. Rino — LIMA, Ginocchio Cesare — LODI, Consorzio Agrario Cooperativo Lodigiano — MILANO, Anfossi avv. Eugenio, Bisleri Felice, Cipelletti Emilio, Faccanoni Luigi, Motti dott. Giulio — MORANO SUL PO, Borrione Mario — PADOVA, di Sambonifacio Co. Federico — PORTOFERRAIO, Vanoni Mario — ROMA, Borea Ricci Raffaele — ROSARIO SANTA FE', Cattaneo Juan — TORINO, De Bernochi Vincenzo, Levi avv. Oreste, Rossi dott. Ernesto, Schaefer Gottlich Federico — TRESPIANO, Caramelli Arturo — VENEZIA, Giustiniani Recanati Co. Lorenzo — ZURIGO, Bartesaghi Angelo.

SOCI ANNUALI (2)

ALESSANDRIA. — Vitale Cesare. *Balzola.* — Bertinotti Camillo. *Capriata d'Orba.* — Pagani Luigi Alberto. *Casale Monferrato.* — Cerrato Giovanni, De-Regibus Luigi, Fedi Mazzino, Micheletti avv. Vincenzo, Testa dott. Armando, Vellano Giuseppe, Vernoni Guido. *Castelnuovo d'Asti.* — Gamba Leandro. *Fresonara.* — Fasciolo dott. Domenico. *Nizza Monf.* — Patria Giuseppe. *Novi Ligure.* — Leardi Aurelio. *Tortona.* — Goggi Stefano, Sanquirico dott. Antonio. *Vignale Monf.* — Vitullo Franco.

ANCONA. — Bertacca rag. Alberto. *Castelplanio.* — Chiorrini Guglielmo. *Fabriano.* — Salari dott. Zaccaria. *Monsanvito.* — Polzonetti Silvio. *Osimo.* — Serrini don Giuseppe. *Senigallia.* — Bucci Augusto.

AQUILA. — Cicerone Francesco. *Bussi Officine.* — Flores d'Arcais dott. Francesco.

AREZZO. — Vanni Lorenzo. *Cortona.* — Pesaresi dott. Paolo. *Loro Ciuffenna.* — Valenti magg. Gioacchino.

ASCOLI PICENO. — *Falerone.* — Concetti avv. Carlo. *Fermo.* — Garavelloni Erulo. *Montefortino.* — Duranti Arturo.

AVELLINO. — Capuano Guido, Ferrara dott. Giuseppe. *Castelfranci.* — Borella avv. Domenico. *Nusco.* — Ressa Massimo. *Rocchetta S. Antonio.* — Piccolo cav. Vincenzo.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

(2) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Le Pillole FATTORI
di CASCARA SAGRADA
sono senza rivali per guarire radicalmente la
STITICHEZZA

.. In vendita in tutte le farmacie del mondo e dai chimici *G. FATTORI & C. Via Monforte, 16 - MILANO.* — Scatola da 25 pillole L. 1. — Da 60 pillole (cura completa) L. 2. — I rivenditori devono rivolgersi alla Soc. Anon. *SALUS, Milano,* T. Ravasio — *Torino,* Fratelli Paissa — *Genova,* Banchieri Sanmichele — *Venezia,* Mantovani Ravetta — *Bologna,* Ditta F. Pezzoli — *Novara,* Tagliavacche & Vietti .. ..

DOMANDATE OVUNQUE
GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per gli Olii
STERN-SONNEBORN
GENOVA

MAGNETI
MAGNETI
MAGNETI

RIPARAZIONI GARANTITE A MAGNETI DI QUALUNQUE MARCA

CARLO SOFFIENTINI
Via Chiaravalle 4 - MILANO
Telefono 89-46

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili. Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri.

Gustavo Weinhagen & C. MILANO - Via Donizetti, 6
Tram Porta Vittoria (N. 21)

Stufe Americane

a fuoco continuo

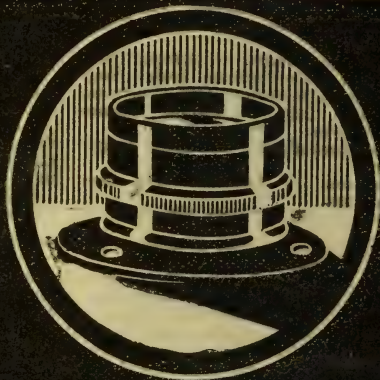
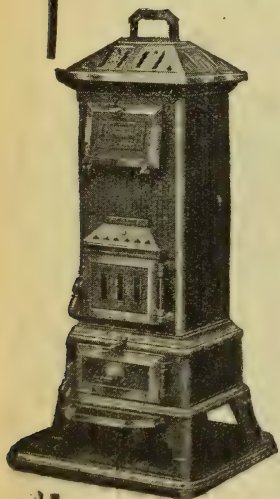
WEINHAGEN

Massima economia — di combustibile

Fuoco continuo Giorno e Notte

Prezzi convenientissimi

Domandare listini, cataloghi e prezzi GRATIS

Ai Soci del T. C. I. si accorda un ribasso speciale del 10 °/₀ sul prezzo del Catalogo.

ZEISS

"TESSAR,,

1:3,5 — 1:4,5 — 1:6,3

Insuperabili nella loro capacità per Ritratti, Istantanee, Paesaggi

OPUSCOLO P. 157 GRATIS E FRANCO

In vendita presso i negozianti di Articoli Fotografici

CARL ZEISS - MILANO

Piazza del Duomo, 19

Jena, Berlino, Londra, Amburgo, Parigi.
Pietroburgo, Vienna, Tokio

Biciclette "GÖRICKE,,

con Gomme "PIRELLI,,

MILANO - Corso Indipendenza, N. 1 - MILANO

Vallata. — Raffio Umberto.
BARI. — Bianchi Donato, Cirulli geom. Domenico, Messeni ing. Angelo, Ramunni Mario, Romano Giovanni Renato, Ufficio Tecnico Provinciale, Volpi Luigi.
Canova di Puglia. — Cecca Nicola.
Cellamare, Selvaggio Basilio.
Conversano. — Divagno avv. Giuseppe.
Gioia del Colle. — Cassano Pietro.
Spinazzola. — Meo Colombo ing. Vincenzo, Sighieri Ivo.
Trani. — Ventura Vincenzo.
BELLUNO. — Moretti Silvio, Rossi avv. Paolo.
Cencenighe. — Tessari dott. Antonio.
Pedavena. — Corazzol Luigi.
BERGAMO. — Cinquaroli Natale, Pacati don Giovanni, Pugni Francesco, Terzi Ezechiele, Terzi Mse Italo, Terzi co: Ugo.
Albino. — De Agostino rag. Giovanni.
Caravaggio. — Scotti Angelo.
Casale d'Albino. — Brocchi don Luigi.
Fontanella al Piano. — Premoli Giovanni.
Olmo di Brembo. — Regazzoni Davide.
Piazza Brembana. — Donati Battista.
Roncola S. Bernardo. — Vassalli sac. Camillo.
Seriate. — Zenoni Raffaele.
Treviglio. — Pescali Michele.
BOLOGNA. — Bagnoli Orazio, Becocci Mario, Coli Luigi, Galletti Astorre, Gualaridi Dante, Guidi Guido, Leotti avv. Angelo, Magazzari Mario, Magli Angelo, Mela Ferruccio, Pedrazzi Carlo, Ravà Bruno, Ricci Oreste, Serafini Mario.
Bazzano. — Ulrich ing. Antonio.
Budrio. — Zaga Arturo Romeo.
Castelmaggiore. — Guidi Augusto.
Imola. — Emporium Sport.
Mezzolara. — Veronesi Teodaldo.
Praduro e Sasso. — Lodi sac. Alberto.
BRESCIA. — Albertini Angelo, Apollonio Marcello, Bestetti Umberto, Botturini dott. Orazio, Fraccaroli Giuseppe, Lombardi dott. Giuseppe, Mottinelli Edoardo, Simpatico Eugenio, Studer Emilio, Trinca Giuseppe, Vivanti Giorgio.
Carpenedolo. — Bettinzoli Angelo.
Collio Val Trompia. — Gennaro Luigi.
Esine. — Zuelli Eugenio.
Isorella. — Rubes Ottorino.
Manerbio. — Piotti don Omobono.
Pisogne. — Delasa don Santo.
Salò. — Benaglia Pietro.
CAGLIARI. — Copulo avv. Erminio, Lobina Battista, Mannazzu Giovanni, Paoli prof. Giovanni.
Barisardo. — Nonnis Gius. Luigi.
Carloforte. — Napoleone dott. Giorgio.
Castiadas. — Piga Eleuterio.
Narcao. — Doro Eugenio.
Nurri. — Dessi cav. Luigi.
Pirri. — Tarantini Alfredo.
Quartu S. Elena. — Massa Luigi.
CALTANISETTA. — *Villarosa.* — Spanò Emilio.
CAMPOBASSO. — *Agnone.* Sammartino Raffaele.
Lupara. — Falciglia Giovanni.
CASERTA. — *Galluccio.* — Prat-

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

UNA SVEGLIA MERAVIGLIOSA
è quella inventata dai F.lli Faggiani di Torino
Questa sveglia brevettata, di primissima qualità, a scappamento ad àncora con marcia silenziosissima, venne combinata colla prima macchina parlante del mondo: il Miraphone, creando così il Miraphone sveglia. — Chi vuole essere destato soavemente da dolci suoni e canti si provveda di questa bella novità, e oltre al possedere una sveglia unica e singolare ha pure una macchina parlante di primo ordine che può sempre adoperarsi come qualunque altra macchina parlante senza sveglia.
Prezzo dell'apparecchio completo con 10 audizioni Lire 65
(Franco nel Regno L. 2 in più) - Sconto ai rivenditori
Scrivere direttamente alla Ditta FRATELLI FAGGIANI - Orologeria TORINO Piazza Castello, 18
Catalogo Macchine parlanti Miraphone a richiesta.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000
Direzione Centrale: MILANO
Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
LONDRA — 1, Old Broad Street

tico Luigi.
S. Andrea Vallefredda. — Tudino prof. Tommaso.
CATANIA. — *Giarre.* — Lippo Carlo.
Paternò. — Guido Francesco.
CATANZARO. — Buzzoni ing. Paride, Cutuli Raffaele.
CHIETI. — *Atessa.* — Menna Domenico.
Orsogna. — Saraceni Vincenzo.
Ortona a Mare. — Paolini can.co Tommaso.
Roccacaramanico. — Sarrantonio sac. Tito.
COMO. — Cantaluppi Franco, Cantaluppi Rodolfo, Gruppo Escursionisti Comensi, Malinverno Enrico, Marinoni Carlo.
Arcisate. — Annoni Costantino.
Argegno. — Gagetta Antonio.
Binago. — Mistò Edoardo.
Biumo Superiore. — Taglioretti Gaetano.
Brunello. — Mangano Carlo.
Campione d'Intelvi. — Tagliaferri Antonio.
Laino. — Lanfranconi Raffaele.
Lecco. — Dell'Oro Pietro, Grandi Giuseppe, Morandi Tommaso, Signorelli Nicola.
Lissago. — Rovera Luigi.
Luino. — Cereda Battista, Elli Mario.
Merate. — Camagni Ponziano.
Monvalle. — Parnisari Carlo.
Ponte Chiasso. — Bianchi Antonio.
Tradate. — Alfieri Francesco, Biazzoli Ettore, Casile Vincenzo, Zucchi Giuseppe.
Varenna. — Società Anonima Alberghi.
Varese. — Castioni Giuseppe, Colombo Malachia, Vedani Arturo.
COSENZA. — *Amantea.* — Maione Pasquale.
Castrovillari. — Gioffré avv. Lucio.
Rogliano. — Petrozzi Giovanni.
CREMONA. — Casali Egisto, Gabbi Luigi, Galli Arturo, Leonardelli Giovanni, Morandi Rinaldo, Sandri Alfredo, Tonolini Achille.
Casalbellotto. — Peroni Carlo.
Crema. — Bellotti Giuseppe, Patrini Samuele.
Isola Dovarese. — Rossi Carlo.
Montodine. — MAROZZI BENVENUTI CAMILLA.
CUNEO. — Corino Roberto, Ellena Giovanni.
Alba. — Biglino Carlo.
Bra. — Converso Felice, Ellena Giovanni, Ronza rag. Silvio, Testa Sebastiano.
Gallo di Grinzone. — Berchialla Maggiorino.
Magliano Alpi. — Manussera don Bartolomeo.
Paesana. — Picca Niccolino Battista.
Robilante. — Consolino Rinaldo.
Savigliano. — Muraro Ugo.
Tenda. — Bruno Paolo.
Vicoforte. — Melano-Rossi cav. Luigi.
FERRARA. — Ferrari Giorgio, Medini Ferdinando, Pecorari Antonio.
Baura. — Berselli Gioachino.
Bondeno. — Andreoli Carlo, Andreoli Pietro, Benca Mario, Bergamini Guido, Falzoni Guglielmo, Frazzoli Antonio, Guidoboni Ambrogio, Lugli Elio, Marchetti Adolfo, Marchiori Tito Giorgio Pavani Bettino, Podetti Aldo, Resi Enrico, Sarti Armando, Società Mandamentale «Tiro a Segno», Tomasi Umberto, Zerbinatti Gaetano.
Jolanda di Savoia. — Bignardi A., Maretici Albino.
Mesola. — Fabbri Giuseppe.
Poggiorenatico. — Zucchini Arino.
Portomaggiore. — Tini Epaminonda Corrado.
FIRENZE. — Bausi Guido, Bourbon del Monte M.se Guido, Cacialli Ezio, Capecchi Olinto, Cortese Antonio, Fabbri Carlo, Galluzzi Ugo, Ghe rag. Giuseppe, Giannini Brunetto, Lapi Gino, Marcelli Remo, Olmi Luigi, Palagi Arturo, Pini Giorgio, Risso Ernesto, Saker Giuseppe, Salvini Raffaello, SCHWICHER AIDA, Suares Gustavo.
Brozzi. — Filippini Corrado.
Figline Valdarno. — Porciatti Ugo.
Lastra a Signa. — Mars avv. Adolfo.
Montopoli Valdarno. — Bonacci Arturo.
Prato. — Società Sportiva «Ausonia».
Vaioni Pistoiese. — Ballati Teofilo.
FOGGIA. — Damiani Vincenzo, Marconi Francesco Paolo.
Ischitella. — Panella Vincenzo.
S. Giovanni Rotondo. — Merla Giovanni, Ruberti Antonio.
Stornara. — Sardone Francesco.
Vieste. — Cassitto dott. Francesco.
FORLI'. — Bembo avv. Luigi, Bondi avv. Antonio.
Cesenatico. — Golfarelli Giuseppe.
Meldola. — Amaducci don Pasquale.
Montefiorito. — Cavalli Giovanni, Magi Alberto, Severi Carlo.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G. B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
Via Orefici, 26 - GENOVA - Telefono 57-35

Rimini. — Renzi sac. Angelo, Ugolini Michele.
GENOVA. — Amprimo Teucro, Barchi Giorgio, Baruffaldi Guglielmo, Bordo Francesco, Botte dott. Vittorio, Cabella Bartolomeo, Cacace cap. Angelo, Cerevico Giovanni, Ciarlo Emilio, Costa dott. Antonio, Danero Davide, De-Bernardi Giuseppe, Guerello Giuseppe, Lagomarsino Ilario, Lentini Carlo, Magni avv. Ambrogio, Meneghetti Natale, Micheletti Giovanni, Molinari Carlo, Nizza Enrico, Pozzolo Fiore, Queirolo don Romolo, Ribaudo rag. Achille, Rivara Vittorio, Sanguineti G. B., Serra Dario, Stagno Luigi, Stramesi Alfredo, Viganego Paolo, Vignolo Giovanni, Vigo Francesco, Villa Nicolò.
Albenga. — Chiardola Lorenzo.
Cairo Montenotte. — Ferraris sac. Giuseppe.
Campagnatico. — Biagini Augusto.
Cerisola. — Genesio Onorato.
Cicagna. — Rivara Federico.
Cornigliano L. — Casanova dott. Antonio.
Finalmarina. — Mendaro not. Giovanni.
Isola del Cantone. — Berni Bruno.
Laigueglia. — Musso avv. Benedetto.
Lerici. — Lanzola rag. Domenico.
Pontedecimo. — Montaldo Luigi.
Quarto dei Mille. — Carbone Silvio.
Quinto al Mare. — Borzone Francesco.
Ronco Scrivia. — Carrega Pasquale.
Sampierdarena. — Bocca Carlo, Gonzaga Plinio.
Sarzana. — Ghizolfi Cesare.
Savona. — Airenti Marco, Barba Angelo, Minuto Guido, Peregra de Leon Emilio, Semeria Giorgio, Vigorita prof. Francesco.
Sestri Ponente. — De-Panis Casimiro, Di Lorenzo rag. Luigi, Galeotti rag. Piuseppe, Girtler Argentina.
Spezia. — Bergero Angelo, Berta Giovanni, Da-Passano Mse Marcello.
Struppa. — Leoncini Pietro, Sciacchaluga Carlo.
GIRGENTI. — *Canicattì.* — Monelli Domenico.
Naro. — Smecca Colli Antonino.
Sciacca. — Barbera Mazzola Vincenzo.
Siculiana. — Agnello Spoto Francesco.
GROSSETO. — Giardina Vittorino.
Manciano. — Macchi Pietro.
Massa M. — Sarcoli Arturo Ettore.
Montieri. — Nardoni cav. Antonio.
LECCE. — Agrimi Luigi, Caroppo Salvatore.
Mottola. — Ruffo avv. Antonio.
Taranto. — Di Palma dott. Antonio, Pini Cesare.
Taurisano. — Castriota Antonio.
LIVORNO. — Besana Emilio, Bettini Armando, Mariani rag. Americo, Palermi Orlando, Petri rag. Dino, Richter Felix.
Marciana Marina. — Lorenzi Mario.
Portoferraio. — Boni Michele, Celebrini Celebrino, Lamberti Paolo, Serra Mario, Vignani Giuseppe.
LUCCA. — Corsi Domenico, Mazzanti Leone, Nardini Romeo.
Bagni di Montecatini. — Campanella Mario, Porciani Guido.

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

LA PIÙ LEGGERA DELLE BICICLETTE A MOTORE
"MOTO-RÊVE,,
MILANO CORSO MAGENTA 27

FORNITORE DELLA REAL CASA
CARLO NAEF
MILANO
Succursale a BOLOGNA
MACCHINE E UTENSILI
per lavorare il Legno e i Metalli.
Ventilatori - Pompe — Motori "REX,, a benzina, olio pesante, ecc.
APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO
Impianti per saldature autogene.

MACERATA. — Rosati Giuseppe.
Mogliano. — Latini Ferruccio.
Portocivitanova. — Baviera rag. Baviero.
Recanati. — Andrenelli ten. dott. Benedetto.
MANTOVA. — Baldi Giuseppe, Lamberti Francesco, Mantovani Guglielmo.
Gazzuolo. — Bernini dott. Ottorino.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Baiocco ing. Bruto.
Fivizzano. — Roncuzzi Alfredo.
Minucciano. — Tonini dott. Secondo.
Pontremoli. — Pianta Ferruccio.
MESSINA. — Arizzi Marcello, Freni dott. Santo, Gasparri prof. dott. Stefano, Massa Enrico, Vento avv. Edoardo, Vinci ing. Vincenzo.
MILANO. — Agostini dott. Livio, Alberti Giacomo, Bacciagaluppi Antonio, Badini Giuseppe, Balzaretti Innocente, Barosso Carlo, Bergamaschi Giuseppe, Bergomi Giuseppe, Bertola Umberto, Bertoloso Enrico, BRIANZA PINO LUIGIA, Cambielli Antonio, Cambursano Oreste, Canevaro Aristide, Cardani Leopoldo, Casartelli Edoardo, Casati rag. Alfredo, Cenni comm. Quinto, Colombo Emilio, Consonni avv. Alessandro, Consonni Giuseppe, Cottini Emilio, Daverio Giovanni, De Luca Giulio, Dumonlin Robert, Egidi dott. Umberto, Farina Severo, Ferrario Attilio, Festner Carlo, Florio Felice, Foscali Candido, Fumagalli Erminio, Gallea Ernesto, Gallieni Ercole, Galvani Adriano, GAVAZZI ANNA, Ghezzi Umberto, Giussani Alessandro, Gonella Antonio, Gravè Emilio, Lattuada Lorenzo, Leisteuschneider Alois, Longhi Momolo, Longoni Luigi, Luzzatto avv. Mario, Maderna Cesare, Marchesi Alessandro, Marchesi Giovanni, Mazzini Giovanni, MERAVIGLIA ERINA, Momigliano avv. Eucardio, Muggiani Luigi, Noccioli Leonello, Offterdinger Ernesto, Oldani Cesare, Ottolini Adolfo, Pedrini Pietro, Perin Antonio, Pirola Enrico, Pirovano Luigi, POLITI MARIA, Ponti Paolo, Rapazzini rag. Fernando, Romanato Angelo, Rovida Pietro, SANTINI ERMINIA, ved. BENSO, Scandola Silvio, Scardovi Antonio, Scipiotti Luigi, Seminari Adolfo, Spizzi Annibale, Spreafico Ettore Raimondo, Tallone Carlo, Tavazza Luigi, Tognetti Giuseppe, Tommasini Vitaliano, Veronesi dott. Remo, Verri Antonio, Vigorelli dott. Giovanni.
Besnate. — Rossi Piero.
Bienate. — Scampini Arturo.
Busto Arsizio. — Colombo Alessandro, Grassi Carlo.
Caronno. — Longoni Alfredo.
Codogno. — Garioni rag. Luigi.
Cornaredo. — Falcetta don Luigi.
Corno Vecchio. — Villa Italo.
Cuggiono. — Manente Giovanni Elia.
Cusano sul Seveso. — Seregni Vincenzo.
Gallarate. — Bianco Raffaele.
Gorgonzola. — VERGANI ANNETTA.
Greco Milanese. — Tedeschi Aldo.
Guardamiglio. — Villa Antonio.
Lodi. — Bertolotti Carlo.
Melzo. — Carenini Emilio.
Monza. — Cernuschi Ugo, Marchesi Gualtiero.
Musocco. — Somaini Angelo.
Pogliano. — Vismara Alessandro.
Rozzano. — Chevallard Charles.
Seregno. — Cattaneo Ernesto.
Vaprio d'Adda. — Terreni Giuseppe.
MODENA. — Garuti Pasquale, MICHELINI rag. ERNESTINA, Tessi dott. Giulio, Valentini Enzo.
Pavullo. — Rinaldi rag. Michele.
NAPOLI. — Alhaique Gino, Ardone Ciro, Atkinson dott. Walter Edmund, Benigno avv. Giuseppe, Coppola Gennaro, De Simone ing. Francesco, Di Giovanni Carlo, Di Lorenzo Marcello, Di Mauro Francesco conte di Montoro, Franco Giovanni, Giampaolo conte Ettore, Marino Vincenzo, Minervini Attilio, Musso ing. Vincenzo, Panagia Pietro, Parziale Alberto, Rippa d'Aquino rag. Giovanni, Rossi Umberto, Santasilia march. Marcello, Sicardi Giuseppe, Spasiano Mario, Storchi avv. Guido, Strada Eugenio, Zarone bar. Carlo.
Bagnoli. — Dellacha Carlo.
Cairano. — Municipio.
Casamicciola. — Coppa cav. Emiliano.
NOVARA. — Bellotti Giovanni Nino, Malinverni ten. Augusto, Pistoja rag. Remo, Raissle Carlo, Ranza rag. Giuseppe.
Biella. — PROVERA TERESA ved. CAPPAI, Sogno Riccardo.

MI CONOSCETE?

Garantisco la massima precisione nell'uso della benzina e la maggior economia nel suo consumo.

Sono stato venduto mille volte.

Io sono il nuovo modello "MAXIMALL,,

Orologio controllore e misuratore del consumo della benzina.

Cataloghi e preventivi a richiesta.

La Magicienne

SCHEMA

DINAMO

"LA MAGICIENNE,,

Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.
Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 » GARANTITI

Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini,, di S. A. R. il Conte di Torino

Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:

BIELLA & C.

Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

Briona. — Omodei Zorini Vincenzo.
Borgomanero. — Brioschi Ettore.
Borgosesia. — Broggini Pietro.
Caltignaga. — Nicolotti Natale.
Campiglia Cervo. — Zedda Osvaldo.
Castelletto Momo. — Bacchetta sac. teol. Enrico.
Coggiola. — Ramella don Carlo.
Crusinallo. — Jacometti Giuseppe.
Domodossola. — Toscano Marcellino.
Fobello. — Pataccia Vincenzo.
Galliate. — Bignoli Cesare, Crespi Giuseppe.
Graglia. — Mosca Armando.
Livorno Piemontese. — Strina Giuseppe.
Occhieppo Inf. — Zanotti Livio.
Omegna. — Martinetti Egidio, Oglina Giacomo.
Pallanza. — Ceresa can. don Antonio.
Romagnano. — Oldani sac. Carlo.
Valle S. Nicolao. — Gallo Renato.
Vercelli. — Corbelletto Giovanni.
Villadossola. — BONACCIO LUISA.
Vogogna. — Rainelli Amalio.
PADOVA. — Celeghin Silvio, Cesarin Luigi, Pendini Emilio, Picinati Giuseppe, Randi Luigi, Rinoldi dott. Carlo, Serafini Pietro, Vischia geom. Adolfo, Zancarello Mario.
Piacenza d'Adige. — Cappello Umberto.
Stanghella. — Cozzi Amedeo, Miotto Antonio.
PALERMO. — Alfano Ettore, Cataliotti Augusto, Giannini Ubaldo, Lo Jacono dott. Nicolò, Magistri Francesco, Mineo Antonino, Minutilla dott. cav. Salvatore, Verga Eugenio.
Chiusa Sclafani. — Lo Cascio Giuseppe.
PARMA. — Landi Antonio, Penna ing. Vittorio Emanuele, Schiavetta Mario.
Collecchio. — Romani Guido.
Felino. — Branchi Achille.
Salsomaggiore. — Gragnani Agostino.
San Lazzaro. — Degl'Incerti Riccardo.
Santa Maria del Taro. — Longinotti Pietro.
Varano Melegari. — Dalla Chiesa Cesare.
Varsi. — Squarini Giuseppe.
PAVIA. — Borgognoni Carduccio, Mariani Remo, Masserini dott. Provino, Ridella Carlo.
Broni. — Società Ginnastica « Avanti ».
Casteggio. — BARDONI MARIA.
Garlasco. — Mezzadra Angelo.
Mede. — Allegri Luciano, Calvi Alessandro.
Montù Beccaria. — Vercesi Primo.
Mortara. — Giudice Orazio.
Stradella. — Sartorio Mario.
PERUGIA — Angeloni avv. Umberto.
Pozzuolo. — Moretti Ferdinando.
Roccantica. — Durante Valentini avv. Appio.
S. Vito in Monte. — Ercoli Fulvio.
Spoleto. — Petrelli don Clemente.
Todi. — Carocci Giuseppe, Salmareggi Gioachino.
PESARO. — Leonardi Leonida.
Cagli. — Mavarelli cav. Giuseppe.
PIACENZA. — Conti Antonio, Sala Convegno caporali e soldati.
Agazzano. — Copelli Giovanni.
PISA. — *Cecina.* — Bartoli Giuseppe.
Fornacette. — Orsini Attilio.
Vicopisano. — Lupezi-Centoni Walfredo.
PORTO MAURIZIO. — Lavagna Andrea
Bordighera. — Cabagni-Baccini avv. Giovanni.
Latte. — Lercari Francesco.
Pieve di Teco. — Lengueglia G. B.
Sanremo. — Borea Bartolomeo, Botta Angelo, del Castillo Raffaele.
Seborga. — Leone G. B.
Ventimiglia. — Viale Carlo Giuseppe.
POTENZA. — Rendina Tancredi.
Palazzo S. Gervasio. — Barberio Michele, D'Alessandro Giuseppe.
S. Chirico Raparo. — Barletta dott. Gennaro.
RAVENNA. — Chevalier Oreste.
Lugo. — Corelli Grappadelli Achille, Emiliani Bruno.
Russi. — Berardi Alberto.
REGGIO CALABRIA. — Giuffrè Giuseppe.
Grotteria. — Mennucci rag. Mosè Alfonso.
S. Giovanni di Gerace. — Nesci Salvatore Saverio.
REGGIO EMILIA. — Grandolini Angelo.
Campegine. — Cocconi dott. Giacinto.
Castelnuovo Sotto. — Comini Antonio, Copertini rag. Attilio.
Gualtieri. — Sarzi-Sartori Pietro.
Guastalla. — Rondini Luigi.
Toano. — Gandini Ettore.

Comperate **Taffeta Svizzero**

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Taffetas, Changeants, Façonnés, Crêpe de Chine, Duchesse, Ecossais, Eolienne, Mussola** di 120 cm, da L. 1.25 il metro, **Velutti e Peluche** per Abiti, Camicette ecc., nonchè **Camicette e Abiti** con veri ricami svizzeri su Batista, Lana, Lino e Seta. Non vendiamo che stoffe di Seta pura, solida e garantita,, **direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 25 (Svizzera)

Esportazion di seterie. — Fornitori di Case Reali.

RALEIGH

BICICLETTA DI FAMA MONDIALE

COSTRUITA COMPLETAMENTE IN ACCIAIO

AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA ETTORE VEZZONI - MILANO

ROMA. — Amministrazione della Tribuna e Tribuna Illustrata, Battagion Attilio, Blasi Leonida, BOCCONI LUIGIA ved. CARRETTI, Brettingham Maud, Campanella Gaetano, Capecchi Arduino, Caracciolo Daquara Marcello, Carpani Giannetto, Ceccarini Raoul, Chichinier Agostino, Ciolfi av. Bruno, Corsi Romolo, Cremonini rag. Paolo, Dall'Olio dott. Odoardo, D'Amato cav. prof. Vincenzo, Dubs ing. Giovanni, Filippi Mario, Grassini Giuseppe, Guidoni Guido, Koch ing. Ottaviano, Levi ing. Italo, Lissia Mariotti Stefano, Malaguti Pier Luigi, Marselli rag. Alberto, Martinelli Ferdinando, Mochi cav. Carlo, Olivieri prof. Angiolo, Pagliaro Antonino, Perugia Attilio, Piccoli Oscar, Rossi Ignazio, Sabelli Luigi, Scappini Silvio, Tedeschi Guglielmo, Zoli Quinto, Zuccari Alfredo Bruto, Zucchi Federico.
Alatri. — Garzanti prof. Aldo.
Bracciano. — Gentili don Evaristo.
Civitavecchia. — Mercaldi Augusto, Vergati e Antonelli.
Corneto Tarq. — Cassani Guglielmo, Dauri Francesco, Gelli Icilio, Lucidi Eugenio.
Soriano. — Salvatori Augusto.
Tivoli. — Regnoni ing. Carlo.[1]
Trevignano. — Franceschetti Giov.
ROVIGO. — *Ficarolo.* — Spelta Angelo.
SALERNO. — Prudenza Ettore, Ufficio Tecnico,
Coperchia. — Galdi Matteo.
Nocera Inf. — Salzano Franco.
Roccadaspide. — Giuliani Roberto.
Salento. — Scarpa dott. Carlo.
Tegiano. — Di Zeo Attilio.
SASSARI. — *Castelsardo.* — Terrosu Luigi.
Tempio. — Filigheddu Gio-Maria.
SIENA. — Cantucci Fausto, Lazzi Renato, Tredici Seurano, Witeley Isabel.
SIRACUSA. — Boccadifuoco Nunzio, Maucceri Salvatore, Patti Francesco, Randone Giuseppe.
Palazzolo Acreide. — Licitra geom. Francesco.
Vittoria. — De Marco Francesco, De Pasquale Gaetano.
SONDRIO. — Del Nero Claudio.
TERAMO. — *Castellamare Adriatico.* — Pirchio Mario.
TORINO. — Actis Marcello, Beltramo Alberto, Bernatto Gaetano, Bertolotti Attilio, Bionda Enrico, Bianchi Natale, Blengino ing. Alessandro, BOERO GIUSEPPINA, Boido Pistio Cesare, Bongioanni Antonio, Borgia Luigi, Bubbio avv. Amilcare, Bussone Pierino, Cardile Giuseppe, Ceresa Antonio, Ciampi Claudio, Cobetti Mario, Cotta Ramusino Antonio, Demarchi Celeste, De Regibus Jean, Dorna Attilio, Ferrero Giovanni, Ferrero Guido, Furno Gioachino, Gallo Luigi, Gandini Pier Alfredo, Gazelli Co: Bruno, Giachino Pietro, Giacobino Gregorio, Giura Luigi, Grana Antonio, Gribaudi Giovanni, Invrea avv. Francesco, Mantelli dott. Candido, Marchisotti Primo, Marzano Cesare, Matti Luigi, Miedico Alfredo, Miniggio Mario, Nepote Antonio, Pagani Giuseppe, Palazzo Ettore, Pellegrino ing. Dante, Peretto Serafino, Perino Giuseppe, Picollo Giuseppe, Pollone rag. Stefano, Projetti Orlando, Regaldo Giuseppe, Rigat Alessandro, Roblet ing. Eugène, Rosso Vittorio, Salvago avv. Pietro, Serramoglia Giuseppe, Tavella avv. Ugo Marcello, Trossi Pier Ferdinando, Vanazzi Emilio, Veglio Giovanni, Voli ing. Pietro.
Aosta. — Cagnacci G. B., Galvagno rag. Eugenio, Vimercati-Sozzi Alcherio, Zorzoli Filiberto Tranquillo.
Arvier. — Roux Giulio.
Avigliana. — Giacosa Edoardo.
Brandizzo. — Dalla Giovanna Ettore.
Ceres. — Chiolero Umberto.
Chatillon. — Carletti Giuseppe.
Chiaverano. — Salamano geom. Angelo.
Coassolo. — Bosio teol. sac. Sebastiano.
Foglizzo. — Bono Domenico.
Introd. — Rollandoz Amato.
Ivrea. — Fortunati Luigi, Rattalino Giuseppe.
Moncalieri. — Vigitello Pier Luigi.
Perosa Argentina. — Doglio Guido.
Pinasca. — Ughetto Cesare.
Pont S. Martin. — Discalzi Giovanni.
Praly. — Banducco geom. Giovanni.
Rhêmes St. Giorgio. — Bovard don Alessio.
S. Germano Chisone. — Richaud G. B.
S. Giorgio Canavese. — Lorenzo Enrico.

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI

GRANDE STOCK per RECLAME di **IMPERMEABILI INGLESI**

nei colori di moda, noisette, chiaro, scuro, nero, tessuto doppio di lana a L. **29,50** — *detto,* con cappuccio L. **32,75**

SARTORIA SUARDI - MILANO, Via Dante, 7

Grande Emporio d'IMPERMEABILI — STOFFE e confezioni
LODEN — Impermeabili Inglesi Resistwhet (esclusività)
Equipaggiamento e abbigliamento sportivo *Cataloghi e campioni a richiesta.*

MOTOCICLETTE e BICICLETTE di lusso

ABINGDON

di TYSELEY (Inghilterra)

ACCESSORI — SERIE — PNEUMATICI, ecc., ecc.

MILANO Via Ausonio, 6 e Lesmi, 9 **CAMILLO OGGIONI & C.** TORINO Via Silvio Pellico, 8

St. Pierre. — Blond Ferdinando.
Sparone. — Giachino Guido.
Venaria Reale. — Bertero Camillo, Rosso Enrico.
Villarbasse. — Saettone Ernesto.
TREVISO. — Calzavara Gino, Fano Vittorio, Samartini rag. Anselmo, Simon Alberto, Visentini avv. Gustavo, Zaffoni Luigi.
Cavaso. — Corradini Aldo.
Colbertaldo. — Da Broi Giovanni.
Conegliano. — Levade Leo.
Covolo. — Viviani Giovanni.
Quinto. — Dalla Riva Fausto.
S. Pietro di Barbozza. — Casanova Leonida, Casanova Licurgo, Corrado Giuseppe, Mora Raimondo.
S. Stefano. — Bisòl Luigi.
Valdobbiadene. — Tramarollo Gino, Zanini Aldo.
Vidor. — Reghino co: Vergerio.
Vittorio. — Zanoni Ferdinando.
UDINE. — Broili Enrico, DEL GIUDICE LUISA ved. PASSERO, Dorta dott. Iachen, Liuzzi cav. dott. Tullio, Manganotti Antonio, Peverini Pietro.
Buia. — Miani Celestino.
Castelnuovo Friuli. — Cozzi Vittorio.
Gemona. — Bonitti Tomy, Tessitori Luigi.
Latisana. — Piccolo Giovanni.
Martignacco. — Stringher Francesco, Stringher Giovanni.
Roveredo in Piano. — Babille Pietro.
S. Giovanni di Manzano. — Di Trento co: dott. Francesco.
S. Vito al Tagliamento. — Zotti Giovanni.
Tavagnacco. — Chiaudetti Virgilio.
VENEZIA. — Caucci rag. Clemente. Girardini Giuseppe, MARTINELLI ANGELINA, Rietti Marco, Scarpa Giuseppe, Silvera Enrico, Vaudelli Alfonso, Vianello Ruggero.
Mestre. — Padovani Emilio.
Mira. — Annoè Adelio.
VERONA. — Andreoli Angelo, Costermani Romolo, De-Alberti Umberto, Del-Vecchio rag. Giovanni, Gallarotti rag. Guglielmo, Groppo Mario, Rampini rag. Giuseppe, Serena rag. Enrico, TREZZA DI MUSELLA MADDALENA, Zampini Angelo, Zecchinato Antonio.
Caprino. — Maiotti Giulio.
Cavaion. — Piatelli Luigi.
Cologna V. — Roverso Francesco.
Dolcè. — Tommasini Ettore.
Garda. — Pincherli Giacomo.
Malcesine. — Graiff Celeste, Passerini Silvio.
S. Massimo all'Adige. — Padovani Angelo.
S. Pietro in Cariano. — Fumanelli march. Arrigo.
VICENZA. — Redaelli Giovanni, Travaglia Ettore.
Bassano. — Batacchi Alfredo.
Carpanè. — Cotignoli rag. Eugenio.
Novale. — Fontana Pietro.

REPUBBLICA S. MARINO. — Reffi rag. Alfredo.

COLONIE ITALIANE.

ERITREA. — *Agordat.* — Carbone ten. dott. Vincenzo.
Asmara. — Degli Angeli Ugo, Guazzora Angelo, Silvestri Ostilio.
SOMALIA. — *Mogadiscio.* — Armellini ten. Quirino, Carnevali Italo.
CIRENAICA. — *Derna.* — D'Amore ten. Mario, Rocchi Luigi, Veraudo cap. Ettore.
Tobruk. — Betti Amilcare, Maraziti Ernesto.
TRIPOLITANIA. — *Sidi Said.* — Assereto Giovanni.
Tripoli. — Giono ten. Luigi, Lo Giudice Giuseppe, Pansini Mauro, Pizzorno Giuseppe.
Zuara. — Pisani Vincenzo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Cocever Antonio, Cumicich Giovanni, Eustratiadi Giovanni, Hetényi Eugenio, Scantimburgo Domenico, Tenente Antonio.
Pirano. — Davanzo dott. Antonio, Kurzrech Cesare.
TRENTINO. — *Calliano.* — Lorenzi Vittorio.
Lizzana. — Barozzi Valerio, Ersparmer Giuseppe.
Riva. — Dincao Bortolo.
Serravalle. — Scudiero Giovanni.
Siror. — Longo Giacomo.
LOCALITA' DIVERSE. — *Budapest.* — Szötz Gyula.
Fiume. — De Marchi Antonio, Ossoinack Renzo.
Kalksburg. — Zanolini Umberto.
Müllstadt. — Dironco Cristoforo.
Spittal. — Iakob Silverio.
Susak. — De Benedetti Colomanno.
Vienna. — Daneri dott. Bartolomeo.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli, Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

Francia.

Aix-les-Bains. — Sachs Harry.
Lione. — Frezet Seraphin.
Marsiglia. — Gasquy Ernesto.
Parigi. — Manzi Jules, Ponti cav. Giovanni.
Vienne. — Pieragostini Francesco.
Reignier. — Martinazzo Jean.

Principato di Monaco.

Monaco. — Bernasconi ing. Carlo.
Monte Carlo. — Recalcati Romeo, Tiraboschi Federico.

Germania.

Fuerth — Schweizer Alfredo.
Magdeburg. — Weidel prof. Karl.
Mülhausen. — Zanette Rinaldo.

Grecia.

Atene. — Horubostel Ugo.

Inghilterra.

Londra. — Bona Ugo, Bousfield E. C.

Romania.

Arcj. — Rosazza Gemmino.

Russia.

Pietroburgo. — Niedzvietsky Alfredo.

Serbia.

Belgrado. — Camerò Ferdinando.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Saignelégier.* — Molinari Carlo
Schupfen. — Nyffenegger Ernesto.
CANTON DEI GRIGIONI. — *Guarda.* — Dorsa Ignazio.
CANTON TICINO. — *Bodio.* — Diamanti Giuseppe.
Chiasso. — Ballinari Francesco, Bernasconi Guido.
Locarno. — Farinelli Giuseppe.
Lugano. — Beretta-Piccoli Gerolamo, Colombo Romeo, Rossi avv. Domenico.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile

Casa Branca. — Colturato Antonio.
Rio Grande do Sul. — Batezat Leno.
S. Paulo. — Armonia Vincenzo, Damasco Giovanni, Giacopini Ettore, Muller Ernesto, Papini Francesco.
Santos. — Costa Jose Nery, Massagli Sebastiano, Monteiro de Carvalho ing. Alberto, Pierri Michele.

Chile.

Talca. — Ravani prof. Edoardo.

Repubblica Argentina.

Arias. — Pessina Adamo.
Bahia Blanca. — Bettoschi Enrico, Marchesi Primo, Monti Edgardo, Napoli Mariano, Nicola Giovanni, Quattrocchio Pietro, Remondino Amedeo, Rossetti Arnaldo, Russomando Matteo, Urbini Romolo.
Buenos Aires. — Alonso Domingo, Cambolise ing. Jorge, Capurro Ernesto, Ciabuzzi Giovanni, Cometti Carlo, Gadola Carlo, Lugli Aldo, Maubert Manuel, Peroni Cesare, Rivara Geronimo, Roba Moises, Sanguineti Angel, Zambelli Clemente, Zucchi Americo.
Casa Blanca. — Perro Giacinto.
Cordoba. — Ruffa Juan.
Pueblo Gral Paz. — Bornanzini Antonio, Bornanzini Carlo, Ceruti Francesco, Machetta José.
Pueblo San Vicente. — Castelletta Carlo.
Rosario Santa Fè. — Favalli Giuseppe, Peroni Clemente.
Rufino. — Cappei Teodoro.
Sanchales. — Gamba Domingo.
Victoria. — Reggiardo Juan.

Uruguay.

Montevideo. — Egusquiza Mario.

AMERICA CENTRALE.

Panama. — Regis Augusto.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Berkeley. — Nickerson E. A.
Chicago. — Berti Marco, De Lorenzo Zefiro.
Des Moines. — Concolino W. D.
New York. — Lockhart Henry.
S. Francisco. — Bossetto Rocco, Brusco dott. Enrico, Formentini G., Giovannoni Fioravanti, Lenci Luigi, Parodi Michele, Zaccagna D.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria. — Fiorentino Umberto, Mareschi Salvatore, Yannides Yauko.
Suez. — Galli Alberto.

POSIZIONE DEI SOCI AL 5 OTTOBRE 1912.

Soci annuali al 15 Agosto 1912	N.	99 666
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	901
	N.	98 765
Soci nuovi 1912 inscritti dal 15 Settembre al 5 Ottobre 1912 .	»	658
Totale Soci annuali	N.	99 423
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N.	4 999
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 5 Ottob. 1912	»	554
	N.	5 553
TOTALE SOCI	N.	104 976

D.r G. LANGBEIN & C.o MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA-SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6 8.

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica e del Tonale. Domenico Negri, pr.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione ce trale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce ele trica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi mo cissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmen alle famiglie. F.lli GIANELLO, pro

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° or. C. Vitt. E

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em.,

MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29, II

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 10 metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissi posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cu climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6,50 mera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di pri ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo,

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

CAPRIOLO & MASSIMINO - VIA C. POMA, 7 - MILANO.

Anno XVIII - N. 12 - Dicembre 1912. NUMERO DOPPIO - NATALE 1912. Gratis ai Soci del Touring.

914.505
RI
v.18¹²
LAP
26 De 22

TOVRING CLVB ITALIANO
· RIVISTA MENSILE ·

LA "NATIVITÀ„ NEI QUADRI DEL CORREGGIO.

A proposito di un Dono.

Un adoratore dell'Italia, interrogato in patria dopo un lungo viaggio attraverso la penisola, rispose così: « Quella terra è due volte benedetta, dal sole e dalle gallerie private ». Perchè egli, visitando — come i molti non fanno — i tesori artistici custoditi nei palazzi e nelle ville, aveva conosciuto, e quasi scoperto in essi, una nuova più grande bellezza del nostro paese.

(*fot. Anderson*).

CORREGGIO: « LA NATIVITÀ ». (Apparteneva alla Galleria Crespi. Il proprietario lo donò allo Stato per la Pinacoteca di Brera).

Le parole del tedesco ci tornano in mente ora che il governo italiano ha deciso di affidare alla Pinacoteca di Brera la *Natività* del

Correggio avuta in dono — un dono veramente regale — dalla Galleria Crespi di Milano. E pensiamo non sia possibile augurare all'arte mondiale e immortale una miglior ricorrenza natalizia di questa che celebra ad un tempo l'ingegno di un pittore sommo, la nuova prossima sede di un suo capolavoro e il mecenatismo esemplare di una famiglia.

La *Natività* del Correggio, regalata dalla famiglia Crespi allo Stato e per lo Stato alla Pinacoteca di Brera, richiama in tutto il suo splendore il giudizio unanime dato dalla critica, che cioè le figure del celebre Emiliano appartengono corpo ed anima all'arte moderna. Suffuso di vita è veramente il bellissimo quadro in ogni particolare. Rappresenta Gesù bambino nudo e addormentato a terra sopra una stoffa: lo adorano la Madonna, in ginocchio, S. Francesco e S. Giovanni. Dietro la Madonna anche San Giuseppe dorme: pastori e angeli compiono la figurazione che ha per isfondo uno fra i migliori paesaggi dovuti all'arte del cinquecento: colline in doppio ordine cosparse di piante, a ridosso un tempio classico, il cielo chiazzato di nuvole. Spira in tutto il quadro, sebbene misuratamente ormai, la discendenza artistica dal Mantegna che più aveva operato sui primissimi anni di Antonio Allegri da Correggio.

Correggio: La Vergine che adora il Bambino (Firenze: Galleria Uffizi). (*fot. Anderson*).

Che il capolavoro rimanga in Italia, quando tanti altri esulano, è una fortuna: la *Natività* concilia, come poche tele ispirate allo stesso soggetto, le due tendenze antitetiche dell'anima moderna: la tendenza a rivivere nei regni dell'immaginoso e del sentimentale che la «questione di stomaco» interpretata nel suo semplicismo più grottesco aveva quasi bandita dai sogni dell'uomo, e la tendenza a conservare quanto di veramente pratico la scienza e gli studî sociali hanno conquistato sull'errore.

In questo senso il Correggio può prendere posto con grand'ala tra i precursori dell'età nostra. Tutto, è vero, il Cinquecento splende di una meravigliosa riconciliazione fra gli argomenti sacri e la vita profana: e non basterebbero molte pagine per raccogliere i nomi degli italiani che diedero gloria al Rinascimento. Ma il Correggio vi reca, con pochissimi altri, qualche cosa di più: i suoi quadri fanno conoscere questa modernità non solo ad una breve schiera di intellettuali e di critici, essi parlano all'anima delle moltitudini: le persone sembrano staccarsi dalla tela con gesti e con voce che potrebbero essere d'oggi, il paesaggio ha proporzioni, prospettive e sfondi a dirittura inusitati nel tempo del grande Emiliano.

Abbiam visto la *Natività* della Galleria Crespi. La *Natività* della Galleria Reale di Dresda non è da meno: un cielo di notte che sul buio lontano delle colline gitta una luminosità fatidica: curva sul Bambino, il volto illuminato ed estasiato, la Madonna in dolce atto d'amore: di fianco i pastori, in alto gli angioli. Splendida visione, di una arditezza non comune, che precorre veramente i secoli dell'arte.

L'Allegri, che, dipingendo con sì larga compiacenza argomenti pagani, si giovò assai di

uesto esercizio per sottrarre i quadri di soggetto cristiano agli ascetismi nell' arte pittoca assai più dannosi che utili, ha ribadito suo amore per il bambino Gesù a Betlemme un grande numero di opere non schiettaente classificabili fra le « Natività » ma apartenenti alle « Sacre famiglie », alle « Maonne col bambino Gesù », alle « Madonne col ambino e coi santi », ecc. E in ciascuna di sse il paeaggio natazio conservà, dentro mille diverse voci egli sfondi, stesso canfatto di manità terena e di saltazione ivina. Ora Madonna, iffuso il volo di soavismo amor aterno, si urva a giocchi sul iccino (*La Vergine in dorazione el Bambino esù*, Galle-a degli Ufi di Firene), ora ella trattiene morosaente in rembo e gli ffre il seno erchè ne ucchi la vita *La Vergine il Bambino*, Iuseo Naionale di Iapoli; *La Vergine e il Bambino*, Piacoteca di Iodena; *La Vergine e il Bambino*, Pinacoteca di Parma; *La Vergine, il Bambino e san Giovanni*, Museo Ciico di Milano; *La Sacra famiglia con santi*, Galleria Malaspina di Pavia; *La Vergine, il Bambino con santi ed angioli*, Galleria degli Iffizi di Firenze), ora tutta una folla o tutto n viluppo d'angioli e di santi stanno intoro alla Madre ed al Figlio (*La Vergine e il Bambino con san Sebastiano*, Galleria Reale i Dresda; *La Vergine e il Bambino con san Gerolamo*, Pinacoteca di Parma).

Se per uno di quei miracoli che la civiltà on le sue molte leggi fatalmente restrittive a reso oggi impossibili, un giorno tutta l'opera del Correggio potesse convenire dagli opposti punti dov'è dispersa in un sol luogo, noi vedremmo le moltitudini sfilare attonite dinanzi al segno e al colore di Antonio Allegri da Correggio. Egli ha saputo fare quanto è concesso a rarissimi uomini e quasi soltanto al genio: ha rispettato nell'opera d'arte tutte le maggiori convenzioni del mondo pagano e del mondo cristiano, ha celebrato le divinità mitologiche e i santi della cristianità e pur lasciando fisse quelle linee e quei gesti acquisiti alla storia od alla leggenda, ha saputo muoversi dentro con agilità, con spontaneità, con verità come se gli argomenti scelti a soggetto di studio fossero liberi, assolutamente liberi da ogni vincolo. Quante madri, rappresentate da pittori anche eccelsi, hanno il volto suffuso da così umana dolcezza come le Madonne del Correggio? Quanti putti sanno folleggiare così grassocci e belli come il Bambino Gesù nelle sue tele che pur debbono conservare (e conservano!) la pàtina sacra, il senso di reverenza onde muovono? Quanti pastori, nell'ultima espressione del paesaggio popolato di anime semplici e primitive, sanno atteggiare tanto umanamente il volto, che nei quadri dell'Allegri appare umanissimo e ad un tempo estatico, nella contemplazione del Redentore?

CORREGGIO : LA SANTA NOTTE (Particolare) (Dresda : R. Pinacoteca). (Fot. Alinari).

Festa, dunque, di umanità e di arte a dovizia nell'opera del Correggio! Noi, moderni, non dovremmo chiedere altra celebrazione del Natale: perchè ogni vero progresso si rivela quando il buono ed il bello si contemperano, non quando si elidono. S.

SOCI AFFRETTATE IL VERSAMENTO DELLA QUOTA 1913 (Italia e Colonie Lire 6, Estero Lire 8). Prendete l'occasione del rinnovo per farvi Soci vitalizi o quinquennali.

SOCI FATE SOCI NUOVI. I 100.000 sono stati sorpassati, stiamo per toccare i 110.000: bisogna arrivare presto ai 150.000. La forza materiale e morale di coesione del nostro Sodalizio è la sola che può dare al Consiglio la fiducia e la possibilità di affrontare le grandi imprese per cui il Touring assurge alla funzione di fattore di progresso e di benessere nazionale.

A TUTTI I SOCI NUOVI PER IL 1913 oltre le pubblicazioni ed i servizi spetta l'ARTISTICA SPILLA-DISTINTIVO IN SMALTI E SIMILORO. — CIASCUN PRESENTATORE DI UN SOCIO NUOVO che acquisti gli arretrati della Carta d'Italia, avrà diritto al CIONDOLO PORTA-FORTUNA, IN ORO 18 CARATI con sigla del Touring Club Italiano.

LA NUOVA NOSTRA GRANDE IMPRESA sarà **LA GUIDA D'ITALIA** DEL TOURING CLUB ITALIANO, che si pubblicherà in 7 VOLUMI. Sarà distribuita gratuitamente a tutti i Soci e avrà un valore editoriale di 6.000.000 di lire.

LA NUOVA NOSTRA GRANDE MANIFESTAZIONE sarà **L'Escursione Nazionale del Touring in Libia** che avrà luogo nell'autunno 1913 e che consisterà non solamente in una corsa sul litorale, ma bensì farà opera di penetrazione pacifica ed educativa nella Colonia. Conviene che i Soci del Touring conoscano e studino la Tripolitania e la Cirenaica non solamente nei porti, ma nelle ricchezze turistiche ed archeologiche dell'interno.

SOCI INSCRIVETEVI ALLA CAROVANA DI TURISMO INVERNALE DALLO SPLUGA AL BERNINA — 3-10 febbraio 1913 — Chiavenna - Campodolcino - Monte Spluga - Vicosoprano - Maloja - St. Moritz - Pontresina - Bernina - Tirano.

È USCITO L'ANNUARIO DELL'AERONAUTICA 1913 Contiene tutte le notizie, i dati che riguardano il movimento aeronautico e la descrizione particolareggiata di tutti i nuovi apparecchi d'aeronautica. Settecento pagine - Quattrocento figure. Pei Soci L. 3.

STRENNE DEL TOURING La migliore strenna Natalizia e di Capo d'anno è una associazione al Touring. Fate Soci i vostri figli, i parenti, gli amici, i conoscenti: avete dei vantaggi personali immediati e concorrete alla diffusione di opere nazionali ed alla costituzione di una potenza moderna per il bene del Paese.

OTTIMI REGALI DEL TOURING sono da scegliersi tra le nostre minuterie e tra le pubblicazioni speciali:

L'elichetta-motore di propaganda alla navigazione aerea	L. 5
L'enciclopedia turistica del Touring (Annuario dell'Automobilismo, dell'Aviazione e degli Sports Invernali) con custodia	» 9
Il ricchissimo volume di lusso « ATTRAVERSO L'ITALIA » che dà l'immagine di tutte le nostre bellezze naturali ed artistiche	» 24
La targa in metallo argentato e smalti per automobili e motocicli	» 9
Idem in argento e smalti	» 20
Il Guidone del Touring in lana tricolore	» 4

In più le spese postali.

I CROCIATI ENTRANO IN GERUSALEMME (E. Delacroix - Museo naz. del Louvre - Parigi). (fot. Alinari).

·ITALIANI·E·TVRCHI·NEL·MEDITERRANEO·

Un anno di guerra, chiusa con la pace di Losanna, ha tolto alla Turchia quanto ancora le rimaneva dell'Africa del Mediterraneo. — La Guerra Balcanica sta per ricacciare la Turchia fuori dai confini d'Europa. In questa storica fine di anno è interessante riassumere attraverso i secoli le fortunose vicende dell'invasione dei Turchi osmani in Europa, alle quali gli Italiani hanno partecipato con diversa fortuna nell'un campo o nell'altro e di evocare come facciamo negli articoli seguenti sulla Macedonia e sulla Tracia la morta grandezza di quei paesi e di quelle stirpi, su cui pure l'aquila romana ha steso la sua ala dominatrice.

Quando per la prima volta le popolazioni italiane imparassero a conoscere l'esistenza dei Turchi è assai difficile dire.

Prescindiamo dai Turchi Selgiucidi, il cui nome divenne argomento di terrore alle moltitudini fin dall'epoca della loro invasione nell'Asia Minore e della conquista della Siria, e fermiamoci solamente a considerare le relazioni nostre coi Turchi Osmani, cioè con quei popoli, che allo sfasciarsi del grande stato selgiucide dopo l'invasione mongola, cominciarono a rendersi temibili all'impero bizantino.

Veneziani, Genovesi, Pisani, Amalfitani, quanti frequentavano colle loro navi i mercati dell'Europa orientale, quanti avevano possedimenti e colonie nell'Egeo, nel Mar di Marmara, nel Mar Nero, non poterono restare inerti e indifferenti ai progressi che dal principio del XIV secolo andavano facendo in Asia Minore il sultano Osman, e più ancora il suo successore Urcan.

Finchè le orde turche conquistarono Brussa e Nicomedia, i nostri coloni potevano rallegrarsene o dolersene, a seconda delle loro relazioni coll'impero bizantino; ma quando Osmano con una correria audace condusse le sue orde sulle rive dell'Egeo e diede il sacco

I Massacri di Scio.
(Eugenio Delacroix - Museo nazionale del Louvre - Parigi).
(*fot. Alinari*)

all'isola di Scio; quando poco dopo sotto i colpi ripetuti e sempre più violenti dell'audace manipolo di prodi raccolti da Urcan cadde Nicea, convenne ai nostri marinai di prendere un partito e di schierarsi o dalla parte degli assalitori, o dalla parte degli assaliti.

Numerose fonti, per lo più di origine bizantina, ci inducono a credere che, se le repubbliche marinare, come Stati, come organismi politici, trovarono il loro tornaconto nell'aiutare l'impero bizantino, nel fornirgli i mezzi di cui aveva bisogno per difendersi, i singoli cittadini, i navigatori, i mercanti, e specialmente quel grosso nucleo di avventurieri italiani, che, specialmente a causa delle lotte politiche che allora si combattevano in Italia, avevano abbandonato la patria e si erano gettati verso le terre orientali in cerca di lavoro e di fortuna, si affrettarono a cogliere l'occasione favorevole e presero servizio presso i Turchi. Specialmente la marina da guerra turca, allora ai suoi primi inizî, fu costituita prevalentemente di marinai italiani, genovesi per lo più, ma anche veneziani, napoletani, toscani, i quali, e come costruttori, e come capitani ed ufficiali di navigazione, e come calafati, come frombolieri (più tardi anche bombardieri), e come piloti occuparono quasi tutti gli uffici più importanti. E ciò non solo per avidità di lucro (i Turchi pagavano lautamente e concedevano larga parte delle prede ai loro collaboratori), ma altresì per avversione ai Bizantini, per desiderio di segnalarsi, per ambizione di dimostrarsi, dinnanzi a quei barbari, valentissimi nell'arte loro.

Ed anche indirettamente i nostri coloni giovarono all'incremento della potenza turca; poichè si ricorda ad esempio, la fiera opposizione che i Genovesi residenti nell'impero greco opposero alle forze di quella famosa Compagnia Catalana, che l'impero greco aveva assoldato (1302) per difendersi dagli assalti dei Turchi; e si ricorda pure la politica antibizantina seguita pochi anni dopo da Venezia, colle sue ripetute alleanze colla Casa di Valois a danno dell'impero greco.

Certo è che i progressi rapidissimi fatti dai Turchi in Asia Minore e sulle coste dell'Egeo non sarebbero stati possibili, se l'elemento italiano in Oriente avesse compreso il pericolo, che di anno in anno si faceva più grave per le nostre stesse colonie. Il primo che avesse una chiara visione di esso fu indubbiamente il veneziano Maria Sanuto Torcello, il quale, testimonio oculare delle violenze commesse dai Turchi, non solo si scagliò contro i cattivi cristiani che loro fornivano aiuti, ma si adoperò efficacemente per far comprendere agli Stati d'Europa, e specialmente ai Veneziani, al Pontefici, al re di Francia, come fosse necessario riunire le forze contro il sempre crescente impero osmano. Unico forse fra gli uomini di stato dell'età sua, egli comprese che la vittoria degli Osmani sui Bizantini avrebbe distrutto la potenza commerciale e la prosperità coloniale delle repubbliche italiane, ed avrebbe recato gravissimi danni all'Oriente cristiano.

Pur troppo gli interessi commerciali, le divergenze politiche, molte altre cause, sulle quali è inutile insistere, resero sorde le orecchie degli uomini, ai quali il Sanuto si rivolgeva: e se i Veneziani alle insistenti proposte venutegli dal re di Francia Filippo VI, accettarono l'idea di intraprendere contro i Turchi una spedizione navale (1334) insieme colle forze del re di Francia, del papa Giovanni XXII, del re di Cipro, in realtà il loro capitano Pietro Zeno si occupò sopra ogni cosa di accrescere il dominio veneziano, e, pur infliggendo all'armata navale turca parecchie sconfitte nelle acque dell'Asia Minore, non osò o non volle distruggere nei loro ripari quei terribili infestatori dell'Egeo.

Ad ogni modo la campagna navale dello Zeno può giustamente ritenersi come la prima relazione veramente ostile della repubblica di

Venezia coi Turchi, il primo anello di quella lunghissima catena che doveva trascinarsi fino quasi all'età nostra.

Ma se Venezia, bene o male, iniziava la lotta contro gli Osmani, la sua rivale Genova, per ragione dei contrasti, era tratta invece a favorirli. Ed è ben noto che, allorquando a mezzo il secolo XIV scoppiò la seconda grande guerra veneto-genovese, che culminò colla battaglia del Bosforo, Genova per difendersi dall'alleanza veneto-aragonese, fu quasi costretta ad allearsi col sultano Urcan, concedendogli notevoli aiuti d'indole navale per averne invece sussidî pecuniarî e militari, specialmente per la difesa della loro fiorentissima colonia di Galata.

E di questa alleanza essi raccolsero abbondante frutto; tanto è vero che pochi anni dopo i coloni genovesi chiamavano Urcan, padre e fratello loro. E ciò avveniva quasi nel medesimo anno, in cui il figliuolo di Urcan, Solimano, poneva stabile dimora sul continente europeo occupando Gallipoli!

Il Doge Zeno e la Dogaressa.
(Particolare del quadro di Palma il Giovine. «Il Salvatore in gloria» Venezia - Oratorio dei Crociferi). (fot. Alinari).

La sorpresa di Gallipoli, per la quale la minaccia turca contro Costantinopoli si aggravava in modo da rivelare ormai chiaramente lo scopo ultimo a cui gli Osmani tendevano, non valse a scuotere le nostre città marinare, a spingerle ad una lega fra loro contro il certissimo avversario del domani. La marcia quasi trionfale dei Turchi prima fino ad Adrianopoli, poi a Filippopoli (1370) non indusse nè Venezia, nè Genova (Pisa era ormai in piena decadenza) a porgere validi e continui aiuti al cadente impero bizantino, ai Serbi, ai Bulgari, ai Valacchi, che opponevano un argine sempre meno robusto all'invasione osmana. Se talvolta troviamo i Veneziani alleati dell'impero contro i Turchi, come ad esempio, nel 1396, quando Bonifacio IX potè raccogliere in lega Sigismondo d'Ungheria, il re di Cipro, il gran maestro di Rodi, i Veneziani, i Polacchi, si trattò d'uno sforzo momentaneo, ed aggiungiamo pure d'un contributo navale quasi incalcolabile da parte dei Veneziani, che non valse a raggiungere neppure un obbiettivo strategico immediato, e non impedì che sui campi di Nicopoli l'esercito cristiano venisse quasi intieramente distrutto.

E se, pochi anni innanzi, Genova, rompendo la sua tradizionale alleanza coi Turchi, accolse l'idea d'una lega col re di Cipro e con altri potentati mediterranei a danno dei Turchi, deve riconoscersi che a questo essa fu trascinato quasi a forza dalle piraterie degli Osmani, infestanti tutto il Mediterraneo orientale; e che, appena raggiunto lo scopo immediato di far cessare quella molestia, di nuovo si trovarono i Genovesi collegati cogli Osmani. Col principio del secolo XV, mentre Genova rimase fedele al suo sistema, Venezia, lesa nei suoi interessi, dall'invasione osmana nella Morea, cominciò ad assumere un contegno continuamente ostile ai Turchi; ma, anche in questa nuova fase della sua politica, gli interessi commerciali presero quasi sempre il sopravvento; e perciò dagli sforzi suoi, soverchiamente parchi e condotti colla costante preoccupazione di indurre i nemici alla pace, trasse scarsissimi vantaggi. Oltre a ciò la tendenza di Venezia ad allargare la sua conquista in Italia venne spesso a paralizzare le sue campagne contro i Turchi.

Questa è la ragione principale per cui dapprima Venezia si accontentò di pagar tributo ai sultani osmani per le terre, che essa da lungo tempo possedeva in Morea (1411-12): la stessa ragione la indusse, dopo aver sconfitto per opera di Pietro Loredan l'armata turca a Gallipoli nel 1416 (prima grande battaglia navale, in cui gli Italiani si misurarono coi Turchi), a sollecitare la pace con tutti i mezzi possibili, anche a scapito della dignità, la stessa ragione la indusse, dopo aver con un atto di audacia occupata Salonicco, a non soccorrerla con quella efficacia e con quella continuità che sarebbe stata necessaria, ed a subordinare ogni operazione militare alla conclusione di una pace qualunque, anche se poco onorevole.

In una parola, quantunque più volte prima

SCUTARI DIFESA NEL 1474 DA ANTONIO LOREDANO CONTRO SOLIMAN PASCIÀ.
(Paolo Veronese - Venezia: Palazzo Ducale). (fot. Alinari).

della caduta di Costantinopoli la città della laguna prendesse le armi contro i Turchi, la smania di affrettare la conclusione della pace per non protrarre troppo l'interruzione dei traffici, rese vani tutti i suoi sforzi e contribuì non poco al finale trionfo dei nemici della fede.

* * *

La conquista di Costantinopoli, compiuta dai Turchi nel 1453, colpì profondamente le nostre repubbliche marinare e produsse danni incalcolabili al loro commercio.

Nulla giovò ai Genovesi l'aver sempre intrattenuto buone relazioni cogli Osmani, chè in breve volger di tempo essi videro le loro fiorenti colonie del Mar Nero (Caffa, Balaclava, Soldaia, Cembalo, ecc.) anche intieramente separate dalla madre patria; e poco appresso dovettero abbandonarle al loro destino.

Venezia, che possedeva stabilimenti e colonie nell'Egeo, ed aveva a sua disposizione una potente armata navale, potè ottenere per il momento, a costo di qualche sacrifizio finanziario, il rinnovamento degli antichi trattati di commercio e il riconoscimento dei suoi possedimenti.

PORTAMICCIA USATO SULLE GALERE (XVII SECOLO) (Venezia: Galleria dell'Arsenale).

Ma soltanto i più pertinaci pacifisti potevano illudersi, che, fattosi signore di quasi tutta la penisola balcanica, il sultano volesse rispettare gli sparsi e mal difesi possedimenti di Venezia nella Morea e nelle isole dell'Egeo. Piuttosto che pace ben può dirsi una tregua quella che fu conclusa fra Turchi e Veneziani nel 1454; e di questa tregua approfittò il Sultano per abbattere uno dopo l'altro tutti gli altri suoi nemici, mentre Venezia, a malgrado degli eccitamenti di pochi uomini saggi e previdenti, si cullò nella speranza di poter conservare tutto ciò che ancor le restava del vasto suo dominio in Oriente, acquistato dalla quarta crociata in poi.

Trascurati gli armamenti navali, lasciate quasi in abbandono le piazze forti, licenziate le milizie mercenarie greche, Venezia rivolse tutte le sue cure al dominio ita-

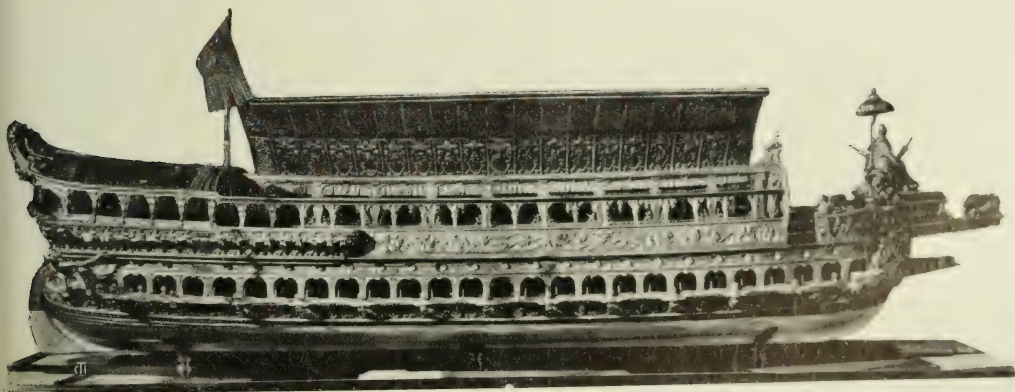
1. Cosimo I de Medici (Dal quadro di A. Bronzino - Galleria Borghese, Roma). — 2. Francesco Morosini detto il Peloponnesiaco (Dal quadro di Ludovico Dorigny - Palazzo Ducale, Venezia). — 3. Andrea Doria sotto le sembianze di Pluto (Brera, Milano). (fot. Anderson).

lico di terra ferma, proprio nel momento in cui gli Osmani sfruttavano la magnifica posizione marittima di Costantinopoli e le inesauribili risorse della penisola balcanica per accrescere la propria armata navale e porsi in condizione di superiorità di fronte ai Veneziani.

Ond'è che, quando, rotta la pace, i Turchi invasero i possedimenti veneziani, quasi senza colpo ferire essi poterono impadronirsi della fiorentissima isola di Negroponte (1470) sotto gli occhi dell'armata veneziana incapace di soccorrere quella sua prediletta colonia; e poterono conservarla, incuranti dei danni che il nuovo comandante veneziano, Pietro Mocenigo, recò negli anni successivi alle coste dell'Asia Minore (notevole sopra ogni cosa la occupazione di Smirne) e dei suoi vani tentativi di indurre l'armata turca ad uscire dai sicuri ripari del Mar di Marmara.

Ma in questo importantissimo periodo della storia di Venezia, il campo della lotta viene allargandosi: quasi tutti gli altri Stati d'Italia, direttamente od indirettamente vi partecipano, gli uni come naturali alleati della repubblica per identità di interessi, gli altri come suoi avversarî, facendosi eccitatori dei Turchi, consigliandoli, intrigando a Costantinopoli per danneggiare Venezia ed impedirle di proseguire l'opera da lei iniziata in Italia.

Naturalmente fra gli alleati più costanti, il primo posto spetta ai Pontefici, incominciando dall'ardente Pio II, fattosi promotore di una nuova crociata contro gli Osmani, per terminare ad Alessandro VI, anch'esso, se non sinceramente, almeno a parole caldo propugnatore di spedizioni contro i Turchi. E sotto la bandiera del pontefice le popolazioni dello Stato papale presero parte nella seconda metà del secolo XV a numerose spedizioni navali; di tutte la più memorabile fu quella che terminò colla conquista di Smirne, già ricordata più sopra.

Non altrettanto cordiale fu la cooperazione

Modello del «Bucintoro» di Venezia (Galleria dell'Arsenale).

La Battaglia di Lepanto.
(Andrea Vicentino - Venezia: Palazzo Ducale). *(fot. Alinari).*

degli Aragonesi di Napoli; chè, se qualche volta la loro bandiera sventolò accanto alla veneziana nelle acque dell'Asia Minore e dell'Egeo, non di rado i conflitti degli interessi italici gettarono Alfonso d'Aragona dalla parte opposta, e lo indussero se non addirittura a combattere nel campo nemico, almeno ad intrigare a danno dei Veneziani ed a desiderare la loro sconfitta.

Quanto ai Fiorentini, eredi dell'antica prosperità di Pisa ed al duca di Milano, fattosi signore di Genova, è ormai dimostrato che furono quasi costantemente avversi ai Veneziani e che non si stancarono di eccitare i Turchi contro di loro, fornendo assai spesso indicazioni sugli armamenti di Venezia, ottenendo in cambio dai sultani privilegi commerciali ed esenzioni da imposte.

Fu tanto necessario che Venezia si guardasse, più ancora che dai Turchi, da quelli che i suoi diplomatici chiamavano i *Turchi d'Italia*, onde non è meraviglia se, dopo qualche sforzo, essa depose le armi, tanto più che dalla penisola balcanica i Turchi tentarono di assalirla anche per terra, invadendo ripetutamente il Friuli, dove lasciarono incancellabili tracce della loro ferocia.

La penisola balcanica fu quindi intieramente abbandonata dai Veneziani; le isole Ionie caddero sotto la dominazione degli Osmani, ed anche il regno di Napoli sentì per la prima volta il peso delle armi turchesche; perchè, offeso dagli aiuti prestati dal re di Napoli ai Cavalieri di Rodi, il Sultano fece occupare la città di Otranto (1480) dove nuove e più evidenti prove della loro barbarie furono lasciate dai Turchi durante la non lunga dimora.

Inutile discutere qui se Venezia fosse complice, o solo inerte spettatrice di quella ardita mossa turchesca: accuse e discolpe si sono spesso avvicendate: ma è innegabile che la inerzia dell'armata veneziana rispetto alla neutralità non giovò a mantenere le cordiali relazioni fra Venezia e i Turchi, poichè sulla fine del secolo (1499) di nuovo la repubblica fu assalita dai Turchi, anche questa volta eccitati dagli Stati italiani avversi alla repubblica, dai Fiorentini, dallo Sforza, dal re di Napoli.

In quella occasione Venezia ebbe l'aiuto dei Francesi, con lei collegati a Blois; ma quell'aiuto fu misurato, non a seconda del bisogno, ma degli interessi politici del re Luigi XII; e di nuovo Venezia venne battuta perdendo la principale sua fortezza della Morea, Modone, non senza gravi querele fra il comandante veneziano e il francese, reciproche accuse di infedeltà e di mancanza di coraggio. Altri soccorsi parve volesse porgere a Venezia il nuovo signore di Napoli, Ferdinando il Cattolico: ma il suo capitano generale, Consalvo di Cordova, condusse la sua armata con tanta lentezza e tanta sospettosa cautela, che i danni furono forse maggiori dei vantaggi; e Venezia si persuase esser minor male per lei concludere a qualunque costo la pace coi Turchi, anzichè sopportare le violenze e le prepotenze dei suoi alleati.

* * *

La conquista dell'Egitto fatta dagli Osmani nel 1516 e il consolidarsi della potenza della

SOBIESKI SOTTO VIENNA.
(Quadro di Mateiko: Vaticano, Roma). (*fot. Anderson*).

Casa d'Austria in Italia per opera di Carlo V, mutarono profondamente le condizioni del Mediterraneo. Mentre infatti Venezia, ormai in decadenza dopo la guerra, detta della lega di Cambrai, restava inerte e solo limitavasi a custodire le poche terre rimaste in Oriente sotto il suo dominio, Carlo V era tratto per necessità di cose a porre ostacolo alla dominazione osmana sul Mediterraneo, a combattere in difesa delle colonie conquistate da suo padre e da lui lungo il litorale dell'Africa, a raffrenare la prepotenza e la violenza dei Barbareschi, fatti audaci dalla protezione loro concessa dai Turchi, di cui riconoscevano la sovranità.

A questa lotta, che acquistò subito una violenza straordinaria, parteciparono, insieme agli Spagnuoli, tutti i popoli recentemente caduti sotto il dominio di Carlo V; Napoletani, Siciliani, Sardi dapprima, e poi, quando il volger di parte compiuto da Andrea D'Oria, ebbe posto anche Genova sotto il protettorato, più o meno palese, della Spagna, anche i Genovesi: più tardi ancora allorchè Cosimo I ebbe fondati i primi inizi della marineria medicea, anche i Toscani.

A questa risorta marineria, che potrei chiamare italica, si aggregarono anche i Pontificî, e i Cavalieri dell'ordine di San Giovanni, che dalla perduta Rodi avevano trovato ricetto, vassalli del re di Napoli, a Malta. E capo naturale di tutte queste forze navali, che salirono ad oltre cento galee, senza contare le navi da carico, fu Andrea D'Oria, il re del mare, il più celebrato, il più abile, il più esperto marinaio del XVI secolo. Egli condusse una guerra di sterminio contro i Barbareschi, perseguitandoli in tutti i loro ripari, combattendoli a Tunisi, ad Algeri, nel Marocco, in Sardegna, lungo le coste d'Italia: ma contro i Turchi, non sappiamo bene se per volere del suo signore Carlo V, o per coscienza della inferiorità numerica delle forze a lui affidate, egli si mostrò

IL PRINCIPE EUGENIO DI SAVOIA.
(Stampa dell'epoca).

PISA. — INTERNO DELLA CHIESA DI S. STEFANO O DEI CAVALIERI, COI TROFEI DI GUERRA PRESI AI TURCHI NEL XVII SECOLO. (*fot. Alinari*)

soverchiamente prudente, specialmente nel 1539, quando, essendo riuscito a trascinare nella lega antiturca anche i riluttanti veneziani, si trovò di fronte il grande e celebrato suo avversario, Cair-ed-din, detto il Barbarossa.

La ritirata della Prévesa, ordinata da lui dinnanzi alle forze nemiche, fu fatale per le armi collegate, e diede l'indiscusso primato del Mediterraneo ai Turchi, i quali, fattisi audacissimi, desolarono sistematicamente colle loro armate le coste della penisola, bruciarono, saccheggiarono, trassero in prigionia gl'infelici abitanti delle isole, del Napoletano, della Toscana e della Liguria; sparsero per ogni dove la desolazone e il terrore.

A questo predominio turco, fortunatamente di breve durata, non poco contribuì l'alleanza contratta dai Turchi col re di Francia Francesco I, e continuata poi col suo successore, Enrico II; *empia alleanza*, come la chiamarono i contemporanei e che, se fruttò umiliazioni e delusioni gravi per i Francesi, fu abilmente sfruttata dai Turchi per assicurare il loro dominio.

La terribile rotta patita dai nostri alle Gerbe nel 1560 fu frutto del terrore che la vista dello stendardo turco produceva nelle nostre popolazioni marinare: ma essa segnò anche la fine del predominio turchesco, perchè Filippo II, seriamente impensierito per i suoi possessi italici, rivolse tutte le sue cure alla riforma della marineria, coadiuvato in questa sua opera da Cosimo dei Medici, da Emanuele Filiberto, dai Cavalieri di Malta. Sorsero a lato di questo celebre ordine cavalleresco-navale, gli altri due, pur essi prevalentemente navali, di Santo Stefano e di San Maurizio e Lazzaro, collo scopo precipuo di combattere sul mare Turchi e Barbareschi; si coprirono le nostre coste di fortificazioni, di torri per segnali: si stabilirono squadre permanenti per la vigilanza, si addestrarono le ciurme a sfidare il nemico senza esitazione e senza paura.

Primo frutto di questa ricostituita marineria italica fu la difesa di Malta; ma ben maggiore gloria doveva a noi venire dalla mirabile, per non dire miracolosa battaglia di Lepanto (1571). Miracolosa, perchè, non ostante le gelosie e le rivalità tra Spagnuoli e Veneziani, tra Veneziani e Genovesi, non ostante gli ordini severamente impartiti a Don Giovanni d'Austria da Filippo II perchè non combattesse, non ostante le troppe abili manovre di Gian Andrea D'Oria, il tenace volere di Sebastiano Veniero, la ferma volontà di Marc'Antonio Colonna, e degli altri capitani italiani prevalse sui timidi consigli degli Spagnuoli e degli spagnoleggianti, e impose quasi la battaglia.

La battaglia del Monte Tabor vinta da Napoleone I su Gizzar Pascià (17 aprile 1799).

Più miracolosa ancora essa fu per i suoi effetti morali, poichè sfatò la leggenda dell'invincibilità dei Turchi e ridiede ai nostri marinai la piena coscienza del loro valore, perduta dopo la Prévesa e dopo le Gerbe. Chi disse Lepanto una sterile vittoria, pensò solo agli effetti immediati, alla non ricuperata Cipro, al risorgere della marineria osmana dopo il disastro, alla tristissima campagna navale del 1572; ma come può dirsi sterile quella vittoria, che ebbe per effetto l'allontanamento dei Turchi dal Mediterraneo occidentale, ed il ristabilimento della supremazia navale cristiana in questo mare?

Da quel momento può dirsi cessata la preponderanza turca; chè se ancora, di tratto in tratto, comparve nei mari di Ponente la bandiera della mezzaluna, ben più sovente apparvero nei mari di Levante le bandiere dei Cavalieri di Malta e di Santo Stefano, infliggendo ai Turchi gravissimi danni, compiendo sbarchi sulle coste dell'Asia Minore, mettendo a ben serio pericolo l'incolumità dell'impero osmano. E i trofei della chiesetta di Santo Stefano a Pisa testimoniano anche oggi della risorta potenza navale italica nel secolo XVII.

Ma assai più grandiosi trionfi riportava sul mare in quello stesso secolo l'ancor gloriosa, quantunque decadente Venezia, per opera dei suoi più illustri marinai, i Mocenigo, i Morosini, i Riva, i Marcello, chiudendo i Dardanelli ed impedendo l'uscita dei rinforzi turchi destinati alla conquista di Candia, o perseguitando senza tregua attraverso i canali delle Cicladi e delle Sporadi, a Chio, a Tenedo, a Sciro, ad Imbro le squadre navali dei loro nemici. Gloriosissime campagne, eroici sacrifizi, immani sforzi, ai quali se non sorrise all'ultimo la fortuna per la inesauribile potenza terrestre dei Turchi, restò pur sempre il vanto di aver paralizzato per circa vent'anni il colosso turco, mentre Venezia lasciata quasi sola, collo scarso e non sempre costante sussidio dei Pontefici, dei Maltesi e dei Toscani, esauriva le sue risorse finanziarie, le ultime riserve di marinai e di soldati. E la difesa di Candia, così terrestre come marittima, quantunque terminata colla resa di quell'isola (1669), segna indubbiamente una delle pagine più gloriose della non breve storia delle relazioni italiche colla Turchia.

Quando, verso la fine del secolo anche la potenza terrestre dei Turchi cominciò a declinare sotto i colpi dei Polacchi e degli Austriaci, ancora una volta Venezia riprese le armi contro di loro, e duce Francesco Morosini, quel medesimo che, compiute le estreme prove di valore, aveva consegnato Candia ai Turchi, ritolse loro tutta quanta la Morea, occupò Atene, tentò il ricupero anche delle principali isole dell'Egeo. E ben meritò il glorioso capo dei Veneziani che a lui vivente ancora fosse eretto un monumento nelle sale del patrio Consiglio, poichè per la sua avvedutezza, per il suo valore, per la sua prudenza furono resi a Venezia quei possedimenti, che nel medioevo avevano costituito il suo orgoglio, il fulcro della sua potenza.

Pur troppo essa non era in grado di conservarli a lungo, e li riperdette nel primo ven-

La battaglia della Cernaia (16 Agosto 1855).

tennio del secolo XVIII, anche perchè mal secondata e non abbastanza difesa dalla gelosa sua alleata, l'Austria.

La campagna navale dell'ammiraglio Flangini fu l'ultimo e non troppo glorioso atto dell'epica lotta durata quasi cinquecento anni tra Venezia e i Turchi, come la difesa di Corfù, assediata dall'armata osmana e presidiata dal tedesco Schulemburg rappresenta l'ultimo pallido raggio di una stella quasi ormai scomparsa dall'orizzonte.

Dal 1716 in poi si può dire che cessino le ostilità tra gli Italiani e i Turchi. E' vero che fugacemente i Turchi appaiono in Italia nel 1799 come ausiliari degli Inglesi, dei Russi e del re di Napoli contro i Francesi, ma la loro condotta, se personalmente fu ostile agli abitanti del regno, non fu più violenta o più crudele di quella di altre milizie combattenti per la *Santa Fede!*

E dopo la restaurazione gli Stati d'Italia si affrettano tutti a riallacciare relazioni amichevoli colla Sublime Porta, non più minacciosa, non più invadente, ma già declinante sotto la minaccia dell'Austria e della Russia. Troppo note, perchè sia qui necessario indugiarsi a ricordarle sono le relazioni del re di Sardegna coi Turchi, divenuto signore di Genova e perciò interessato ad ottenere l'apertura dei mercati orientali alle navi dei suoi nuovi sudditi.

Iniziato il periodo del risorgimento nazionale, l'esercito piemontese, insieme a quello di Napoleone III e della regina Vittoria d'Inghilterra, comparve per la prima volta nelle terre orientali, facendovi sventolare gloriosamente la bandiera dei tre colori, segnacolo della non ancora compiuta, ma ormai prossima unità italica. E su quei campi stessi, in cui cinque secoli innanzi, i coloni di Genova e di Venezia avevano lottato contro i Turchi, si videro i discendenti della prima repubblica, uniti ai baldi figli del Piemonte, combattere in aiuto dei Turchi contro la Russia, e difendere l'integrità dell'impero osmano.

Il regno d'Italia, costituito ad unità, mostrò sempre una certa simpatia verso i Turchi; ed unica fra le grandi potenze, per magnanimo sentimento di generosità e di disinteresse, non partecipò a quello smembramento della Turchia, che fu deliberato nel Congresso di Berlino.

Quali fossero negli ultimi anni le relazioni nostre colla Turchia, sia prima, sia dopo la rivoluzione politica che portò al potere i Giovani Turchi, quali i tentativi per far valere e rispettare la nostra pacifica espansione nella Tripolitania, quali le cause che condussero alle ostilità ed alla occupazione della Libia, non occorre qui ricordare, perchè notissimi.

Una sola osservazione ci sia consentita: come i nostri antichi padri furono i primi a combattere i Turchi al loro apparire in Europa, come furono i primi a combatterli quando minacciarono di estendere il loro dominio nel Mediterraneo orientale, come più tardi specialmente per opera nostra la grande potenza turca cominciò a declinare, così ora noi abbiamo il vanto di essere stati iniziatori e promotori anche se involontarî, di quello smembramento della Turchia d'Europa che oggi, dopo le vittorie della quadruplice lega balcanica e l'innegabile decadenza di tutti gli ordinamenti interni, è apparso inevitabile.

CAMILLO MANFRONI

Professore di Storia moderna all'Università di Padova.

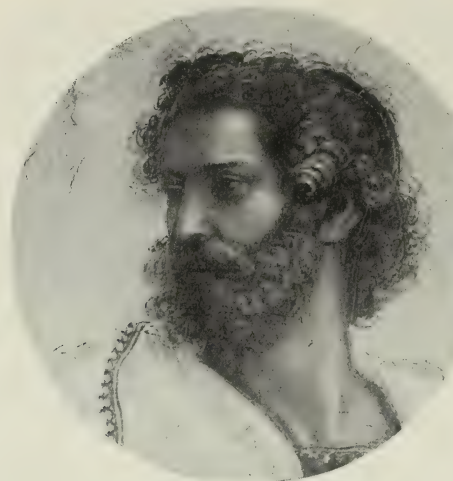
Alessandro il Grande, trasportato in Cielo (XII Secolo) — (Venezia - Basilica di S. Marco).
(fot. Alinari).

Glorie e ricordi della Macedonia antica.

Negli ultimi giorni del novembre dell'anno 167 a. C. tutta Roma accorreva a vedere un grande e glorioso spettacolo quale mai non si era svolto per le vie della città: il trionfo di Paolo Emilio sulla vinta Macedonia. Per le vie, per le piazze dove sarebbe passato il corteo s'affollava la popolazione curiosa e festante e piene eran le finestre, le terrazze, i tetti, e nel foro erano state erette tribune donde si potesse contemplare il magnifico sfilare del corteo trionfale.

Tre giorni durò la sfilata: passarono nel primo su duecentocinquanta carri, i quadri e le statue che costituivano il bottino artistico della vittoria; nel secondo tremila uomini procedenti a quattro a quattro, portando vasi pieni di monete d'argento, parte di quell'immenso tesoro che doveva arricchir così l'erario romano da esonerare per sempre i cittadini dal tributo; e passarono insieme pendenti dalle lunghe aste delle vinte falangi nemiche le magnifiche armature degli ufficiali macedoni e le decorazioni e le ricche bardature dei loro cavalli. Ed ecco nel terzo giorno, quando più viva era l'aspettazione dello spettacolo preceduto da un tanto prologo, sfilare le centoventi vittime destinate al sacrificio di ringraziamento, bianchi giovenchi decorati di bende e di fiori e colle corna dorate; poi vasi innumerevoli pieni di monete d'oro e di pietre preziose; poi il carro reale di Perseo, il vinto re di Macedonia, colle sue armi e col suo diadema; quindi lui stesso, Perseo, colla moglie e coi tre figli, come trasognati e stupidi di dolore e di vergogna fra la curiosità irriverente di quella folla..... Succedevano quattrocento corone d'oro donate dalle città greche al vincitore e finalmente sul cocchio trionfale la nobile e pensosa figura di Paolo Emilio.

Trionfo Romano: Bassorilievo dell'arco di Tito che rappresenta parte della pompa trionfale che sfilò per Roma quando quell'Imperatore celebrò il suo trionfo su Gerusalemme.

Il re moriva pochi anni dopo prigioniero, ed uno de' suoi figli ridonato a libertà e che portava il glorioso nome di Alessandro, sopravvisse a lungo in Roma vivendo, lui discendente da stirpe regale, coll'umile uf-

Testa di Aristotile, dettaglio della Scuola di Atene (Roma - Vaticano, stanze di Raffaello).
(*fot. Alinari*)

ficio di pubblico scrivano. Chissà quante volte, lasciando cadere inoperoso lo stilo, avrà ripensato alla tragedia di sua famiglia, balzata da una cieca Nemesi dalla reggia alla prigionia e alla povertà; e forse avrà ripensato, lui greco e colto, anche al fato della sua Macedonia caduta a servitù dopo essere cresciuta da oscuri destini a fondatrice di un vasto impero e salita, già barbara, alla grande missione storica della diffusione nel mondo d'Oriente della luce del pensiero greco.

* * *

Rievocare le vicende antiche di quella terra, dove cozzarono gli opliti di Atene colle falangi macedoniche, donde partì Alessandro per le conquiste d'Oriente, dove poi Roma tracciò la via Egnazia a collegar l'occidente coll'oriente, oggi che essa arde dell'incendio di guerra e vi maturano nuovi destini nel cozzo, già antico, di stirpi diverse e nemiche, è più che un desiderio di curiosità storica: si può cioè chiedere e rispondere se nelle battaglie odierne si ripercote qualche eco delle battaglie antiche, se nell'ira che accende il sangue dei combattenti riarde il ricordo di antiche rivalità; se i nomi locali risvegliano in essi memorie gloriose di Grecia e di Roma a crescerne l'ardore e a illuminarne le lotte della gran luce ideale che vien dalla storia. Questo era bene il caso nostro, quando salpando dai lidi d'Italia verso le coste africane noi sentivamo quasi l'invito dei nostri padri antichissimi e i ruderi ci ripetevano ad ogni passo che la nostra conquista era un ritorno e potevamo quasi cercar nelle pagine di Sallustio e di Livio la tattica della vittoria.

Moneta di Filippo V, re di Macedonia.

Moneta di Perseo, ultimo re di Macedonia.

Posta fra l'Asia e l'Europa, sulla grande via delle migrazioni terrestri, questa regione che non sappiamo nè quando, nè da chi, nè perchè sia stata detta Macedonia, fu più o meno anche nei tempi antichi, fra la Tracia ad oriente e l'Illiria ad occidente, un accozzo di stirpi diverse ed ostili. I suoi confini stessi furono ne' tempi antichi incerti e mutevoli e Cicerone potè dire con un'immagine vivissima essere la Macedonia stretta da tante genti barbariche che «i suoi confini arrivavan là dove le spade e i giavellotti degli eserciti romani ».

Dal mare, verso cui era aperta, venivano ad essa, assai più che non oggi, le correnti della civiltà, di cui già in età antichissima fiorì tutto l'Egeo; mentre al nord le si addensavano allora le tenebre di barbarie popolate dalle fantasie e dai miti. Qual parte avesse fra la sua popolazione la stirpe ellenica; se anzi fosse essa stessa una gente ellenica più rude e selvaggia rimasta più a lungo come appartata dalla grande famiglia, è problema che la storia ancora non ha sciolto; vero è che l'ellenismo prima s'infiltrò, poi largamente vi corse dalla penisola greca e dal mare; dal mare specialmente che portò presto i coloni delle terre greche a popolar la costa e a costituirvi i primi fiorenti nuclei civili. Neapoli, Olinto, Potidea, Anfipoli furono gloriosi nomi un giorno di colonie greche; oggi appena forse qualche rudere li ricorda fra tant' altri di più barbari idiomi onde è sparsa quella terra e che oggi corrono sui giornali portando echi di guerra.

* * *

Il processo d'ellenizzazione del paese, rimasto per tanti secoli come nell'ombra o nel crepuscolo della storia, fu continuo e crescente, anche per l' azione di principi intelligenti come quell' Archelao che chiamò a dipingergli la reggia Zeusi, il greco

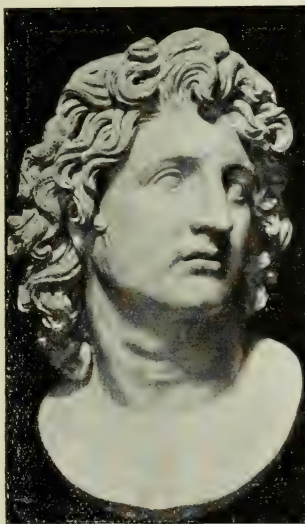
Antico arco di Tessalonica.

SARCOFAGO RAPPRESENTANTE EPISODI DI COMBATTIMENTI DI GRECI E MACEDONI CONTRO LE AMAZZONI.
(Museo del Louvre - Parigi). (*fot. Alinari*).

Raffaello; come quel Filippo II che dovendo dare un maestro a suo figlio Alessandro, lo affidò a un greco nato a Stagira di Macedonia il cui nome doveva suonare eterno nei secoli: Aristotele. Ond'è che quando Alessandro si presentò per contendere nelle gare olimpiche potè vantare la purezza greca della propria dinastia riconnettendola a un Temeno d'Argo; tanto allora pareva dovesse esser greco ciò che era grande. E vennero invece i tempi funesti in cui innanzi al dominatore venuto dalle steppe mongoliche non gloria era appartenere alla stirpe ellenica, ma ragione, in Macedonia, di oppressione e di violenza.

Entra la Macedonia nella grande storia, e comincia la sua missione con Filippo padre del grande Alessandro.

Io non so se la diplomazia moderna abbia tempo di studiare la storia della diplomazia antica; in questo caso la pagina dei rapporti fra la Macedonia e la Grecia ai tempi di Filippo, e delle arti di questi per ampliare a danno degli Stati greci il proprio dominio, e del suo abilissimo destreggiarsi fra le loro rivalità insanabili, e infine del suo intromettersi come un vindice dei diritti divini negli affari di Grecia, questa pagina, dico, offrirebbe anche ai diplomatici moderni un argomento di studî e di curiosi riscontri d'attualità. E c'era nelle città greche chi o per convinzione politica, o per cecità, o per interesse, favoriva le mire ambiziose del re macedone preparandogli la strada; e certamente la strada gli sarebbe stata assai più facile e piana se non fosse sorto contro di lui un uomo che non aveva altra forza che la sua parola e pure bastò a schierargli un esercito in campo: Demostene.

Dicono certi critici severi e positivi che Demostene nella sua infelice battaglia contro il re macedone fu un idealista, pressappoco come lo direbbero tanti giornali inglesi e tedeschi degli odierni slavi combattenti... se fossero sconfitti; che nella sua patriotica illusione non vide la fatalità de' tempi nuovi e la più vasta missione riservata ormai alla Grecia; e altre cose dicono di postuma filosofia storica. — Ma grande e bello è lo spettacolo di un cittadino che fra un popolo di inerti e di dormienti contro avversari poderosi, come Eschine, guadagnati da Filippo, sorge a gridare il pericolo della patria, e li scuote e li desta, e li trascina in campo, e raccoglie ancora una volta i nipoti dei combattenti a Maratona e a Salamina in una estrema battaglia per la libertà sui campi di Cheronea.

ALESSANDRO IL GRANDE NELLE SCULTURE ANTICHE.
(Roma - Museo Capitolino). (*fot. Alinari*) (Parigi - Louvre).

ALESSANDRO IL GRANDE E PORO (Carlo Le Brun. - Museo nazionale del Louvre - Parigi).
fot. Alinari).

Chi legge le orazioni che Demostene dalla tribuna del foro ateniese scagliò contro il terribile nemico e alle quali fu dato quel nome di *Filippiche*, che ancor si perpetua portando in sè un'eco spenta di quella storia antichissima, è condotto a ricostruire colla fantasia la scena di quella folla che l'oratore accende e sferza colla sua parola rovente: *«Che aspettate, o Ateniesi, per far ciò che dovete? Che una necessità più urgente vi costringa all' azione? Quale più urgente necessità, io dico, per uomini liberi, che la temuta vergogna degli errori del passato? E fino a quando passeggiando per la piazza vi accontenterete di domandarvi l'un l'altro: si conta qualcosa di nuovo? — Qual cosa più nuova di questa che un Macedone trionfi di Atene e disponga da padrone delle cose di Grecia? — Filippo è morto — dice uno — No, per dio è solo ammalato. — E poi che importa? Se anche morisse voi vi creereste senz'altro un nuovo Filippo, poi che questo è cresciuto non tanto per forza propria, quanto per la vostra inerzia. Dato ch'egli morisse, che la fortuna ci favorisse tanto, voi ben sapete che se aveste un esercito presso la Macedonia, approfittando dei torbidi che la sua morte provocherebbe, vi sarebbe facile disporre di quel regno....»*

FREGIO CON ARCIERI - ARTE GRECO-PERSIANA - PALAZZO DI DARIO I (Museo nazion. del Louvre - Parigi). (fot. Alinari).

Se Demostene alzasse il capo dal suo sepolcro e ascoltasse le voci alte che risuonano nella sua terra natale, vedrebbe che oggi l'invito bellicoso a varcare il confine è stato raccolto; chè ancora, come a' suoi giorni, quando Olinto e Anfipoli chiedevano aiuto contro le forze macedoni, de' Greci oppressi chiedono l'aiuto fraterno. Ma se non più forte, più brutale oggi è il nemico, e con lui vigila sui destini macedoni una gelida e sospettosa diplomazia e la cupida avidità di finanzieri che i suoi tempi ignoravano.

Pure fu il denaro anche in quei tempi nerbo dell'espansione macedone, da quando Filippo

ENTRATA DI ALESSANDRO IL GRANDE IN BABILONIA (Carlo Le Brun - Museo nazionale del Louvre - Parigi). (fot. Alinari).

nelle sue conquiste occupò anche le ricche miniere aurifere del Pangeo, e in vicinanza vi fondò Filippi per il loro sfruttamento. Dicono che quelle miniere fruttassero in 18 anni la enorme somma di 18 000 talenti, cioè più di 100 milioni di lire, provocando un forte ribasso nel valore dell'oro che ci è confermato infatti da alcuni documenti dell'amministrazione di Atene. Fu allora che Filippo battè quella bella moneta d'oro de' suoi stateri detti *filippi* che rivaleggiarono coi *darici* di Persia ed ebbero imitazioni fin nella Gallia e nella Britannia estrema, e chissà quanto di quell'oro varcò i confini a comprare oratori e partigiani nelle città greche, visto che giornali da comperare fortunatamente mancavano a quei tempi. — Sui campi di Cheronea, dove la voce di Demostene era riuscita a raccogliere un esercito, giacque spenta per sempre la libertà greca; ma chi la storia di quegli avvenimenti abbraccia, non solo nel loro momento attuale, ma nelle lontane conseguenze, ed errori e dolori e colpe giudica alla luce de' felici eventi che poi ne derivarono all'umanità, afferma anche che sui campi di Cheronea si scrisse la prefazione di quell'età così feconda che si dice *ellenistica*, quando la Macedonia, uscita da' suoi piccoli confini, stese il suo dominio sull'Egitto e sull'Asia e dietro le armi sue penetrarono fino in lontane regioni, oltre il Tigri ed oltre l'Eufrate, la lingua, l'arte, il pensiero greco, costituendosi nuovi centri e focolari di civiltà donde irradiò luce sull'oriente.

STELE FUNERARIA DI MASSIMO E DELLA SUA FAMIGLIA RITROVATA A SALONICCO (Museo nazionale del Louvre - Parigi). (fot. Alinari).

LA BATTAGLIA D'ISSO VINTA DA ALESSANDRO DI MACEDONIA CONTRO DARIO DI PERSIA. — Dario è sul cocchio, e a sinistra fa impeto col cavallo Alessandro a testa nuda. (Mosaico trovato a Pompei e ora nel Museo nazionale di Napoli).

Ecco venimmo a salutarti, Egitto,
noi figli d'Elle, con le cetre e l'aste.
Tebe, dischiudi le tue cento porte
ad Alessandro...

Salve Alessandro, in pace e in guerra iddio!
A te la cetra fra le eburnee dita,
a te d'argento il fulgid'arco in pugno,
presente Apollo!

UNA TOMBA MACEDONICA DI PIDNA (città dove si combattè nel 168 av. C. la battaglia tra Perseo e Paolo Emilio la quale decise dei destini della Macedonia).

Così cantava il nostro poeta che veramente racchiude i secoli nel « picciol verso » dell'eroe macedone che guidava macedoni e greci alla conquista del mondo. Fu allora che il rude popolo disceso dalle aspre montagne macedoniche, oggi corse dalle bande sollevate, si trovò a contatto colla mollezza e col fasto di Egitto e di Persia, e dietro gli eserciti fuggenti all'urto delle sue falangi, raccolse i tesori immensi abbandonati nelle tende e nelle reggie, e mirò stupito i palazzi di Babilonia e di Persepoli, e vi si insediò fondando il più vasto impero che mai fino allora il sole avesse illuminato.

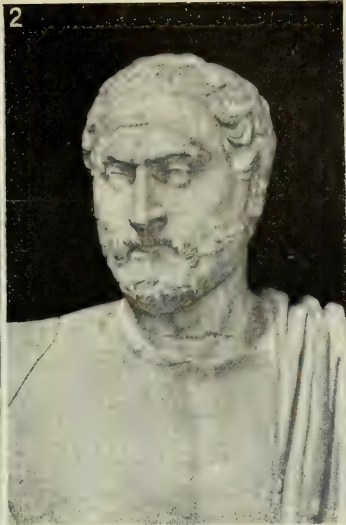
Pur fu rapida la fusione dei due vincitori e dei vinti, perchè fu nella politica stessa di Alessandro l'intento di fondere i suoi macedoni coi persiani per consolidare la compagine di uno Stato sorto così rapidamente per la forza delle armi, e quando egli ebbe assunto a sposa la figlia del vinto re Dario, a migliaia ufficiali e soldati ne seguirono l'esempio unendosi a donne persiane.

Da quel giorno la regione che noi chiamiamo ancora oggi Macedonia, fu piccola parte d'un dominio vastissimo che si stendeva fino all'Indo, e quando Alessandro morì e quel dominio si scisse in parecchie vaste monarchie fra loro rivali, la Macedonia ebbe vicende varie di conquiste, di guerre e anche di anarchia fino al giorno che dalle terre d'occidente arrivò a' suoi lidi la fama di un nome e di una potenza nuova: Roma.

* * *

Quando Annibale correva vittorioso l'Italia e Roma, dopo le sconfitte al Ticino, al Trasimeno, a Canne era presso l'estrema ruina, Filippo V di Macedonia mandava una legazione al gran capitano cartaginese per stringere un accordo di alleanza. Giovane, ardito, ambizioso, Filippo V sentì il fascino della gloria di Annibale e vagheggiò l'idea di un'azione comune contro la città potente che già aveva

1 2 3

Aristotile
(Roma - Museo Capitolino, Sala dei Filosofi).

Demostene
(Parigi - Museo del Louvre).

Marco-Bruto (fot. Alinari)
(Roma - Museo Capitolino).

cominciato a rodere le sponde orientali dell'Adriatico. Il Senato romano seppe e tacque, ma quando il gran nemico fu prostrato da Scipione a Zama, venne anche per la Macedonia l'ora del gran cimento.

E qui, nella rapida rassegna, giova fermarsi a qualche particolare che tocca al momento in cui le armi nostre stavano per invadere la prima volta quella terra che oggi è agognata, invasa e contesa da tanti altri.

Stremata era l'Italia all'uscir dalla seconda guerra punica; deserti e devastati i campi, sminuita la popolazione da disastrose battaglie, esaurite le forze economiche; ond'è che quando il popolo fu convocato a comizio perchè approvasse col suo voto — chè a lui spettava questo diritto sovrano — la proposta di guerra contro la Macedonia, a gran maggioranza la respinse. Aveva soffiato nelle passioni popolari la parola tribunizia gridando contro il Senato e il partito al governo le solite accuse: di voler perpetuare la guerra per mire ambiziose ed egoistiche, per sottrarsi alle rivendicazioni democratiche, per dar gloria e ricchezza a pochi sfruttatori...; (molte delle accuse insomma che sentimmo nei nostri comizî contro l'impresa di Libia; tanto la storia può dirsi una serie di ricorsi!)

Ma il Senato vedeva la necessità politica di quella guerra che ritardata poteva preparare un pericolo più grave per l'avvenire, e contro il voto popolare osò, con esempio nuovo nella storia della costituzione, un atto audace: richiamò il popolo ai comizî, fece dal console spiegare la necessità fatale di quella guerra e la minaccia di averla in Italia se non la si portava in Macedonia, e invitò a rinnovare il voto guardando alle ragioni dell'avvenire. Il secondo voto fu favorevole e la guerra a Filippo dichiarata: se il voto mutasse per patriotismo e convinzione o per altre occulte forze non ci è dato sapere.

Marco Aurelio (fot. Alinari).
(Parigi - Museo nazionale del Louvre).

La guerra dichiarata incontrò al suo inizio due di quelle piccole questioni della casistica religiosa romana, che paion piccole in sè, ma

dicono la caratteristica di quel popolo che conquistò il mondo conciliando l'audacia e il valor dell'eroe, collo scrupolo pedante del teologo. Doveva la dichiarazione di guerra, secondo il diritto feciale, essere fatta a Filippo in persona o bastava alla più vicina guarnigione? — Bastava fosse fatta a questa, rispose il consiglio dei feciali. — E si poteva, come s' era permesso di fare il capo designato della spedizione, promettere un dono a Giove per il lieto successo dell' impresa senza fissar prima esplicitamente la somma riservata a tale scopo sul bilancio di guerra? — No, diceva il pontefice massimo; sì, sentenziò il consiglio convocato dai pontefici.

Inezie, diranno i lettori, ma lo spirito che queste inezie fece parer necessarie fu pure una delle forze di Roma.

* * *

C' era però nella guerra che Roma bandiva contro la Macedonia un motivo ideale che in qualche modo ricorda quello che mosse la guerra de' giorni nostri. Roma imponeva al re macedone di lasciar libera la Grecia, che non era più riuscita a scuotere la servitù macedonica da quando le era stata imposta dopo la sconfitta di Cheronea. Appena allora Roma, ancora rude e incolta, senza lettere, senz'arte, cominciava a sentire il beneficio della gran luce che raggiava dalla Grecia, e promettendole la libertà rendeva omaggio al suo grande passato, quasi con una tenerezza filiale, che non le impedirà più tardi, quando la vedrà riottosa, di premerla colla sua mano di ferro. Era, sì, anche arte politica e non solo idealismo la condotta di Roma verso la Grecia di fronte alla Macedonia, ma era impossibile sottrarsi, allora come oggi, al fascino delle memorie che fa riverenti anche le armi.

Nel 197 a. C. le falangi macedoniche dense, poderose e irte di aste si scontrarono coi mobili manipoli delle legioni romane armati di pilo, sulle colline della Tessaglia alle quali la strana forma aveva fatto dare il nome di *Teste di cane* (Cinocefale), e la sera vide l'esercito di Filippo travolto in fuga, fatto a pezzi o prigioniero. Pure furono abbastanza miti le condizioni imposte dal vincitore: si limitò a imporre un tributo di 1000 talenti e a chiedere ostaggi, ma lasciò la corona e il regno a Filippo, mentre a guerra finita fra il delirio del popolo greco accolto ai giuochi istmici e ansioso di sapere la sorte sua, proclamava ridonata a libertà la Grecia. Potrà dopo tanti secoli la Macedonia sentire anch'essa una parola di libertà dalla bocca di un vincitore? Sussulterebbero in tal caso anche le ossa di Filippo V frementi da tanti secoli sotto lo scalpitare della cavalleria turca.

S. AMBROGIO ARRESTA L'IMPERATORE TEODOSIO SULLA SOGLIA DELLA BASILICA. (Rubens - Galleria di Vienna). (fot. Löwy)

Figlio di Filippo fu quel Perseo che vedemmo precedere nel corteo il carro trionfale di Paolo Emilio; d'allora la Macedonia perdette prima la sua unità e la sua forza, poi anche l'autonomia; quando nel 146 a. C. diveniva colla Grecia provincia romana, e gli avversari del passato erano accomunati nel medesimo destino.

* * *

Quale destino? Quello che nei molti secoli di incontrastato dominio Roma diede alle terre di sua conquista: beneficio d'ordine e di sicurezza, sviluppo di vie e di commerci, liberi ordinamenti municipali, diritti di cittadinanza, gloria d'esser parte d'un impero che pareva costituito per la felicità del mondo. Questo si vede nella lontana prospettiva storica in cui i particolari si smarriscono; ma provincia ricca e ambita, la Macedonia sentì troppo, e forse più di altre il duro e avido governo de' proconsoli romani che usavano rifar nelle province i disfatti patrimoni; e chi volesse conoscere una pagina di quel mal governo, legga l'orazione colla quale Cicerone assalì in Senato il suo avversario Pisone

quando tornò dal proconsolato di Macedonia; avrà anche un saggio curioso di quel che fosse il linguaggio parlamentare di quei tempi.

Una tipica figura che mostra la Macedonia in atto di offrire il suo tributo di denaro dice da sè qual fosse il destino non solamente suo, ma di tutte le province, nella decadenza dell'impero, quando il governo era ridotto a poco più d'una macchina fiscale che inaridiva tutte le fonti della pubblica ricchezza, preparando popolazioni sfinite e rassegnate all'invasione dei barbari.

Posta la Macedonia, come dice Cicerone d'una delle sue città, « nel grembo del dominio romano », *in gremio imperii*, attraversata dalla gran via maestra Egnazia che dalle sponde dell'Adriatico conduceva all'Asia minore, essa fu il campo di battaglia dove si decise dei destini della Repubblica, quando gli eserciti di Bruto e Cassio si scontrarono a Filippi con quelli di Ottaviano e Antonio nella battaglia estrema. E a Filippi giacque con Cassio, come disse Bruto, l'ultimo dei repubblicani. La città ricordò la vittoria di Ottaviano con un arco di trionfo che ancora si vede; ne sarebbe sorto uno a Bruto se fosse riuscito lui il vincitore: ormai dal soldato e non dal cittadino si decidevano le sorti della patria.

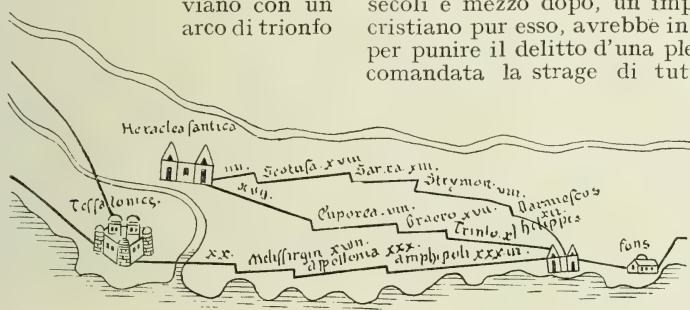
E di un altro arco trionfale restano gli avanzi a Filippi, e si vuole sorgesse a ricordare la vittoria di Costantino su Licinio ad Adrianopoli, un'altra cioè di quelle vittorie che decisero dei destini dell'impero, assicurando ancora una volta nelle mani di un solo il dominio del mondo e nella società cristiana la speranza di un definitivo trionfo. Ed ecco che dopo tanti secoli presso e intorno a quell'arco si combattono battaglie colla medesima speranza e col medesimo grido, e il mondo cristiano — trepido attende.

***

Erano passati circa novant'anni dalla battaglia di Filippi, quando un giorno sbarcò sulle rive di Macedonia e si recò a Filippi, venendo dalla Troade, uno straniero che dalle vesti pareva d'umile condizione, ma con una bella testa poderosa che rivelava una grande anima e un vasto pensiero: era ebreo, ma portava un nome romano perchè fatto cittadino.

Uscito un sabato dalla città e recatosi dove sorgeva la sinagoga, cominciò a parlare ad alcune donne ivi congregate, e parlando coll'accento e col calore di un apostolo infiammato da una grande idea, bandiva una nuova dottrina che lasciava gli uditori sorpresi e pensosi... Quell'uomo era Paolo che gettava li primo seme cristiano e poneva in Macedonia, a Filippi e a Tessalonica (1) le fondamenta delle prime comunità cristiane d'occidente. A queste comunità a lui care rivolgeva anche da terre lontane il suo pensiero e le sue cure, e mandava da Roma, dove era prigioniero, quelle lettere che ancora oggi leggiamo.

Ecco: la piccola adunanza dei fedeli è raccolta a Filippi nella stanza di una casa privata e il vescovo svolge un rotolo recatogli da qualche cristiano di passaggio; lo svolge e legge: « *Paolo e Timoteo servi di Gesù Cristo a tutti i santi in Cristo Gesù che sono a Filippi* »... e poi via via tutta la lunga epistola in cui par di sentir vibrare l' anima del maestro, legge in un raccolto silenzio che si fa commosso ai saluti di chiusa: « *vi salutano i fratelli che sono con me, vi salutano tutti i santi e principalmente quelli che sono della casa di Cesare...* ».

Così a Tessalonica. Ma quando quei primi credenti di Tessalonica ascoltavano nelle lettere di Paolo le ardenti parole di carità fraterna, eran ben lontani dal pensare che tre secoli e mezzo dopo, un imperatore romano, cristiano pur esso, avrebbe in un impeto d'ira, per punire il delitto d'una plebaglia rivoltosa, comandata la strage di tutti i cittadini di Tessalonica chiamati e raccolti a sollazzo nel circo: fiume di sangue innocente per cui il vescovo Ambrogio fermò l'imperatore omicida alla soglia del tempio.

LA MACEDONIA NELLA CARTA DETTA PEUTINGERIANA.
(Riproduzione di una figurazione schematica dell'Impero Romano fatta nell'antichità).
Le due città più importanti segnate, sono Eraclea e Tessalonica.

La Macedonia antica seguì poi il destino dell'impero d'oriente dopo la definitiva divisione; quella terra fu corsa e ricorsa da popoli invasori o migranti, onde l' elemento greco che già in altri tempi era stato vittorioso sulla barbarie, venne sopraffatto. Quel che oggi avvenga di quell'infelice paese donde partì Alessandro per la conquista del mondo è scritto a caratteri di fuoco e di sangue; ma se Alessandro rivivesse e cavalcasse per il paese devastato, vedrebbe sorpreso come dopo tanti secoli di progresso più spietata sia oggi la guerra che non fosse quando egli guidava i suoi macedoni a rovesciare l'impero di Dario, e pur sentendosi straniero fra volti e voci di stirpi a lui ignote, piangerebbe d'ira e di dolore per lo strazio che un mal governo di barbari, che sentono ancora della steppa, fece della terra che gli diede i natali.

ATTILIO DE-MARCHI
Professore di antichità classiche all'Accademia scientifico-letteraria di Milano.

(1) Fu Tessalonica la più importante città macedonica dell'età romana. Questo nome si conserva trasformato in quello di Salonicco.

1

6

2

7

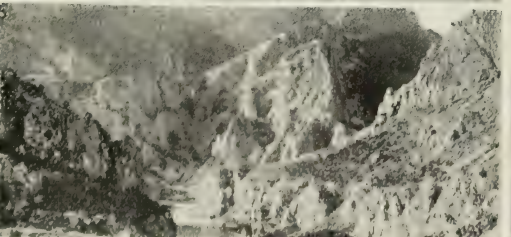
8

3

9

4

10

5

IL PAESE. — 1. Adrianopoli. — 2. Scutari di Albania. — 3. Uscub. — 4. Salonicco. — 5. Gola della Maritza. — 6. Una via di Adrianopoli. — 7. Ciatalgia. — 8. Le caserme di Ciatalgia. — 9. Santo Stefano (alle porte di Costantinopoli). — 10 Brussa: La grande Moschea.

NELLA · TRACIA · ANTICA

L'IMPERATORE TRAIANO COL SUO SEGUITO (Roma - Museo Lateranense). (*fot. Alinari*).

Non sappiamo in che anno del settimo secolo avanti Cristo da Megara sull'Istmo salparono le triremi dirette alla fondazione di Bisanzio. Ignoriamo l'anno della conquista, ne ignoriamo le cause, le circostanze, gli episodî; eppure la nostra fantasia, illuminata dalle memorie del costume, del pensiero, dello spirito greco, può seguir facilmente il solco delle navi ardite nell'Egeo di una in altra isola ospitale e poi oltre per la via degli Argonauti, attraverso lo stretto consacrato dalla leggenda di Elle, nella lontana Propontide ancora misteriosa. Noi le vediamo ora le triremi di Megara sostare nella bonaccia fra la serenità del cielo e del mare, in vista di Lemno, l'isola di Efesto, mentre ad Oriente appare la cima nevosa dell'Ida Troiano e verso settentrione si delinea la costa della Tracia, dominata dal profilo del Rodope e dai colli del Chersoneso; noi vediamo gli sguardi farsi più vivi e le anime più intente, le anime di quegli uomini, che portano nelle piccole navi tutte le loro ricchezze e che al loro ardimento affidarono ogni speranza di avvenire. No, non è straniera al tutto la terra dove essi costruiranno le loro case e fonderanno i loro commerci, ricorderanno i culti e le glorie della madre patria e intreccieranno nuove relazioni politiche e religiose con popoli nuovi; ecco, mentre il mare è tranquillo, un vecchio cantore ricorda dinanzi alle coste Troiane la gesta di Reso: dice Dolone:

... se penetrar vi giova
nel nostro campo, ecco il quartier de' Traci,
alleati novelli, che divisi
stansi ed estremi. Han duce Reso, il figlio
d'Eioneo, e a lui vid'io destrieri
di gran corpo ammirandi e di bellezza.

L'impresa di Ulisse e di Diomede rivive così nella fantasia degli ascoltanti, e più d'uno forse in cuor suo attende di vedere nei piani di Tracia corsieri come quelli «*ai raggi del sol pari in candore mirabilmente*».

CERVO VOLANTE
Scultura greco-persiana.

Più tardi l'aedo intona il canto della battaglia alle navi:

poichè Giove appressati ebbe alle navi
con Ettore i Troiani, ivi in travaglio
incessante lasciogli, e, volti indietro
i fulgid'occhi, a riguardar si pose
del Trace, di cavalli agitatore
la contrada e de' Misi a stretta pugna
valorosi guerrieri...

o ripete l'episodio della morte dello

Imbraside Piro che de' Traci,
condottiero dall'Emo era venuto:
Colle lungh'aste in pugno, irti di ciuffi,
affollarsi i suoi Traci, e il chiaro Etolo
benchè grande e gagliardo allontanaro.

Stela di Pizo, che contiene l'ordine imperiale di fondazione della città e la lista dei primi abitanti (Dal *Bull. Corresp.* Hellen 1898).

Il dì seguente, al passaggio dell'Ellesponto, egli rievoca il viaggio leggendario della nave Argo e degli eroi fatali, che avevano navigato anch'essi alla conquista di un tesoro oltre quelle terre, oltre quei mari.

Bello e singolare privilegio della fantasia questo dei Greci, che popolava di miti fin le più lontane regioni del mondo appena conosciute, sicchè al viaggiatore ardito, al pioniere della civiltà ellenica, pareva quasi che le leggende greche movessero incontro dai paesi nuovi e più remoti, come sentinelle avanzate, che da secoli li avessero preceduti a render loro il cammino più famigliare.

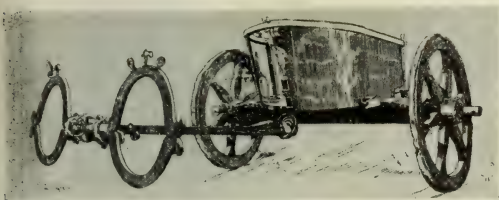
Che importava indagare quanto fondamento di realtà avesse l'esistenza di re Terco, che nella patria Tracia aveva perseguitato la cognata Filomela, ateniese, onde era seguito l'eccidio di Iti e la metamorfosi degli attori di così sanguinosa tragedia in uccelli? Nel canto dell'usignuolo, sia che sorgesse nei giardini d'Atene o sulle balze del Citerone o nei boschi d'Arcadia, i Greci credevano di sentire il lamento della madre, che era per la prima volta risuonato nella Tracia lontana, sul giovinetto da lei ucciso.

Anzi l'onore delle origini stesse dei loro canti religiosi i Greci antichi amarono riferire a quei paesi, e Orfeo e Tamiri ed Eumolpo si dissero Traci; nè la convinzione ormai universale presso i critici moderni che non della Tracia propria dapprincipio s'intendesse parlare, ma di una comunità che abitava presso l'Elicona e il Parnaso, nei dintorni di Atene, ci vieta di credere che gli antichi alla leggenda di Orfeo e dei suoi seguaci venuti dalla Tracia propria non prestassero fede.

***

Notizie intorno alle più antiche popolazioni di quelle terre che dal Danubio all'Egeo e al mar di Marmara, dai confini degli Illirî e dei Macedoni, al mar Nero, occupavano l'odierna Bulgaria con la Rumelia orientale e l'attuale distretto turco di Adrianopoli e di Costantinopoli, vanno lentamente fornendo gli scavi.

Lentamente, dico, non per poco interesse che la scienza rivolga a quelle regioni antiche, ma per gli ostacoli che il governo turco e anche il bulgaro, sebbene per altre ragioni, pongono agli archeologi stranieri, che intendono di praticare ricerche nei loro paesi.

Le memorie più antiche, all'infuori di alcuni manufatti dell'età della pietra, del bronzo e del ferro, sono ancora quelle che ci tramanda Erodoto, il quale ci presenta i Traci come il popolo più grande dopo gli Indiani fra tutti quelli della terra; e sarebbero, aggiunge, anche i più potenti, se non fossero discordi fra loro; i varî nomi a cui s'intitolano le diverse genti di quel popolo: Geti, Trausi, Crestonei, ecc., non impediscono che essi posseggano uguali costumi. Uomini beati sono poi i Geti, che credono di essere immortali; filosofi i Trausi, che piangono intorno alle culle e ridono dinanzi alle tombe, pensando che l'uomo è da compiangere, quando intraprende il doloroso cammino della vita ed è invece da stimare felice, quando ha finito di soffrire sulla terra. Nè i Crestonei vogliono essere per bizzarria

RICOSTRUZIONE DI UN CARRO DA GUERRA TRACIO (trovato nel tumulo di Dukhova Moghila - Filippopoli).

inferiori ai loro compagni: alla morte di uno di loro si accende una grande disputa fra le numerose mogli (essi precorrono di secoli il costume turco in quelle regioni) per decidere quale fosse stata più cara al defunto; la prescelta è sgozzata dai parenti sulla tomba del marito, e, aggiunge Erodoto, le altre hanno a sommo disonore il sopravvivere.

Coi Turchi del resto pare che i Traci antichissimi avessero qualche somiglianza notevole di costumi: il disprezzo del lavoro agricolo, il vivere di guerra e di rapina, l'amore dell'ozio e dell'inerzia.

Nel gesto di essi, vano e prepotente, col quale minacciavano il cielo lanciandogli frecce quando tuonava o fulminava, ci par di rivedere la vacua superbia dei moderni Ottomani, per cui rispondevano alla minaccia dei popoli Balcanici e dell'umanità civile con la sfida sprezzante di chi non modera l'orgoglio a rigor di ragione. E non ci par di leggere la relazione dei massacri, che le milizie del Sultano commettono oggi nei paesi attraversati colla loro fuga, quando sentiamo Tucidide narrarci che i Traci assoldati già dagli Ateniesi e scesi poi in Beozia alla presa di Micalesso si diedero al saccheggio delle case e dei templi «e gli uomini uccidevano, non avendo riguardo nè ai troppo giovani, nè ai vecchi, ma tutti quanti incontravano, fossero anche donne e fanciulli, trucidavano, e inoltre anche gli animali e tutto ciò che di vivo vedessero. Poichè, conclude Tucidide, il popolo dei Traci, che è in gran parte di natura barbarica, è avido di strage».

* * *

La rozzezza dei Traci, la loro avidità, la loro natura selvaggia e bestiale, conosciute durante le guerre persiane, quando essi furon parte delle milizie di Dario e di Serse, e nelle imprese e nelle relazioni con le colonie della Propontide e dell'Egeo settentrionale, erano state oggetto anche della derisione dei comici greci: ecco in Aristofane un Trace, soldato mercenario che

scuotendo come un Tereo la rotella e la lancia
sbigottia l'erbivendola e si calava in pancia
i fichi più maturi.

Ecco una compagnia di straccioni camuffati da soldati traci apparire negli *Acarnesi*, mentre uno dei presenti avverte che con due dramme di paga son disposti a saccheggiare da cima a fondo la Beozia.

Nè parliamo degli schiavi Traci usati insieme con altri barbari per il servizio di pubblica sicurezza ad Atene; i frizzi e le caricature che son rivolti oggi agli agenti della nostra questura insegnano ancora una volta che i tempi non sono da allora molto mutati.

Ed erano pure argomento di scherzo per gli Ateniesi certi culti Traci, che assai per tempo erano stati accolti in Atene e soprattutto dalle donne, quelli di Bendide, di Cotitto, di Sabazio, culti che si celebravano con cerimonie misteriose e talora con orge sfrenate, che suscitarono dapprima ripulsione e disgusto nella moltitudine, ma poi furono ricercati e diffusi nel periodo della decadenza del costume e della fede.

IPPODROMO TEODOSIANO DI COSTANTINOPOLI. (A destra: UN OBELISCO DI ELIOPOLI, TRASPORTATO ED ERETTO DA TEODOSIO NEL 390).

Bassorilievo della Colonna Teodosiana di Costantinopoli: l'elefante del re degli Sciti fra le spoglie di guerra. (*Da Columna Theodosiana a G. Bellino delineata*).

* * *

E della natura e dei costumi dei popoli Traci potè poi fare larga esperienza anche Senofonte nelle ultime vicende della celebre Ritirata dei Diecimila.

Sbarcato a Bisanzio, entra in trattative con Seute re Tracio che desidera prendere a soldo i Greci per riconquistare il vasto regno che il padre aveva perduto. Ed ecco il Greco Senofonte invitato a solenne convito in un castello della Tracia; eccolo alzarsi alla fine del banchetto, quando ognuno dei barbari portava doni preziosi al sovrano, e proclamare ch'egli intendeva donare se stesso e tutti i suoi soldati al re, perchè divenisse glorioso e potente; nè egli, generale greco, sentiva più l'assurdità di una tale dedizione; mentre s'avvicinava il tramonto, il banchetto andava facendosi sempre più animato di barbarico tumulto; suonatori di corno e di trombe fatte di pelle di bue rompevano l'aria di suoni aspri e incomposti e il re intonava un canto di guerra, saltando con strani contorcimenti, quasi cansasse frecce in battaglia.

Più tardi i Greci salirono verso settentrione nella pianura dei Tini, superando gli ultimi contrafforti dell'Emo, che digradano in colli fin presso Bisanzio. V'era alta la neve, e il freddo così intenso che l'acqua portata a mensa, dice Senofonte, gelavasi e così pure il vino nei vasi; s'intese allora, continua lo storico, perchè i Traci si coprono la testa e le orecchie di pelli di volpe, e s'avviluppano con tuniche non solo il petto, ma anche le coscie e quando sono a cavallo non portano clamidi, ma zimarre lunghe fino ai piedi.

Incendî di villaggi, fughe di abitanti inermi, assalti notturni dei Traci della montagna al campo dei Greci, tradimenti dello stesso Seute, peregrinazioni attraverso un paese spesso inospitale fino alle rive del mar Nero, alla costa di Salmidesso, dove gli abitanti predavano con grande profitto le molte navi che in quel luogo davano nelle secche, ecco le vicende dei Greci in quella infelice campagna.

Eroe Tessalico - Scultura Antica.
Polinna in Tessaglia (Museo nazionale del Louvre - Parigi).
(*fot. Alinari*).

* * *

Ma vennero poi i soldati di Filippo a combattere gli Odrisî dominatori ed Alessandro affermò anche su quei popoli di ribelli il suo dominio, che Lisimaco,

BASSORILIEVO DELLA COSÌ DETTA COLONNA TEODOSIANA DI COSTANTINOPOLI ERETTA DA ARCADIO.
(Rappresenta il passaggio tra lo sfilare delle spoglie di guerra scitiche, dei simulacri degli Dei di quel popolo). (*Da Columna Theodosiana a G. Bellino delineata*).

morto Alessandro, non potè conservare se non a prezzo di nuovi sacrifici sanguinosi. Nè tardarono a manifestarsi le minacce dei popoli nordici, che profittavano dello stato di debolezza e di disordine, in cui quelle province erano state lasciate da Lisimaco e dai suoi successori.

E vennero alla fine a raccogliere il volo anche sulle balze del Rodope e dell'Emo le aquile romane; vennero, dopo l'uccisione di Remetalce, re nazionale, nominato da Caligola, con i soldati di Claudio imperatore, con soli 2000 soldati, che bastavano, come Agrippa diceva vent'anni dopo agli Ebrei, per tener soggetta tutta la Tracia; e tosto sotto il potente impulso romano, come conferma un'iscrizione del tempo di Nerone, sorsero vie militari e depositi di rifornimenti per gli eserciti avviati a più lontane conquiste. E sotto Vespasiano leggiamo che la Mesia, separata allora dalla Tracia, prima sterile, era in grado di mandare a Roma gran quantità di grano: attestazione questa del meraviglioso potere di colonizzazione romano, che sapeva in breve volgere di tempo mutare l'aspetto di un paese desolato in quello di una regione ubertosa, come sapeva di un popolo barbaro fare in breve una gente civile.

Ed ecco affacciarsi ai piani di Tracia l'imperatore Traiano, coronato della vittoria Dacica: da Nicopoli sul Danubio (*Nicopolis ad Istrum*) da lui fondata presso il luogo dell'attuale Tirnovo, in ricordo della conquista dei Daci, alla greca Beroe (l'attuale Stara Zagora) ribattezzata *Augusta Traiana* in onor suo, a Traianopolis presso Dede-Agatch alla foce della Maritza il suo nome e il suo ricordo domina dalle rive del Danubio alla spiaggia dell'Egeo tutto il paese.

Nè meno scarsi sono nella regione i ricordi di Adriano.

Ma all'imperatore Settimio Severo e alla virile Giulia Domna, come ai veri fondatori dell'amministrazione e prosperità di quelle contrade, dovrebbe un giorno innalzare la Tracia civile i suoi monumenti, se non fossero sufficiente monumento della loro grandezza le molte iscrizioni antiche che sono tornate in luce in quelle regioni e che annualmente riappaiono a celebrare con le lodi più grandi il nome di

LA VITTORIA (SAMOTRACIA)
(Museo nazionale del Louvre, Parigi).
(*fot. Alinari*).

questi sovrani. Tutta la Tracia acclamò Settimio Severo quando dal gennaio al marzo del 202 d. Cr. egli visitò il paese, dal Danubio all'Ellesponto, dove anche Bisanzio aprì le porte alle milizie di Mario Massimo. L'iscrizione dei fondatori di Pizo, città commerciale su un confluente della Maritza presso la moderna Alì Pascià, e le disposizioni imperiali che riguardano le relazioni dei coloni romani coi Traci e le altre tribù barbare, sono un documento significativo della sapienza politica di questo imperatore, che dalla Tracia volle anche reclutare marinai e soldati fedeli per le campagne contro altri barbari nemici.

GIULIO MASSIMINO - (Roma - Museo Capitolino). (*fot. Alinari*).

Si racconta che egli avendo indetto nell'occasione del viaggio, di cui abbiamo parlato, alcuni giuochi militari, si presentò il figlio di un Geta e di una Alana e abbattè sedici campioni romani e poco dopo seguì a piedi l'imperatore che correva a cavallo e dopo la lunga corsa abbattè ancora sette soldati romani che lottarono con lui, onde l'imperatore lo donò largamente e lo volle tra le sue guardie e più tardi, morto Severo e successi altri inetti imperatori, quando l'esercito volle nominare sovrano uno dei suoi figli più forti, si ricordò del vigoroso Trace e così Massimino salì sul trono imperiale.

Poi venne Costantino; circondato dal fasto che già il suo predecessore aveva voluto assumere egli dava nome nuovo e nuovo splendore alla greca Bisanzio. Così le rive meravigliosamente belle del Corno d'Oro (il nome è greco) videro sorgere quel maestoso palazzo imperiale, che fu l'ammirazione di quanti lo contemplarono e ne scrissero, dallo storico Eusebio, quasi contemporaneo, a Liutprando ambasciatore di Berengario presso gli imperatori del X secolo; nel centro di esso, nel palazzo di Dafne, più alto e più sontuoso degli altri edifici circostanti fu esposto il cadavere del figlio di Massenzio vestito d'oro e di porpora e cinto di diadema sotto la gran croce d'oro e di pietre preziose ch'egli aveva fatto incastonare sul soffitto e illuminato all'intorno da una corona di luce; spettacolo, dice Eusebio, di cui nessuno ha visto l'eguale, dacchè il mondo esiste. Poi la Tracia vide le invasioni gotiche e salutò come liberatore Teodosio e il palazzo imperiale vide passare fra le sue sale meravigliose sovrani gloriosi e re inetti; assistette a rivoluzioni e a lunghi periodi di pace, e subì mutamenti e fu distrutta in parte da incendî, finchè venne Giustiniano a dare anche ad esso l'impronta del suo genio di organizzatore sagace; e sotto di lui fu fondato e sorse quel magnifico monumento dell'ingegno greco latino che è Santa Sofia, inaugurata il 27 dicembre 537, il più prezioso pegno che i Turchi dovrebbero rendere oggi ai Cristiani invasori.

Perchè forse nessuna guerra in Europa può oggi rievocare tante e così vive memorie del passato, come questa che si combatte in nome della civiltà e della fede, e per la vendetta di un'offesa che risale di ben quattrocent'anni nella storia ed oggi il soldato bulgaro che ripone piede sulle rive del mar di Marmara ed entra in Bisanzio Cristiana rivendica i soldati di Costantino XI Paleologo caduti sotto i colpi di Maometto II e instaura l'impero di Bisanzio latina in nome di un più puro sentimento umano.

Chi ricorda più le orde bulgare di Zabergan che nel secolo sesto si abbatterono invano contro le mura di Costantinopoli difese da Belisario? Non invano la civiltà greco-romana penetrò fra quei popoli, diede loro negli scambî secolari del pensiero e dei commerci una nuova coscienza e quasi una natura nuova.

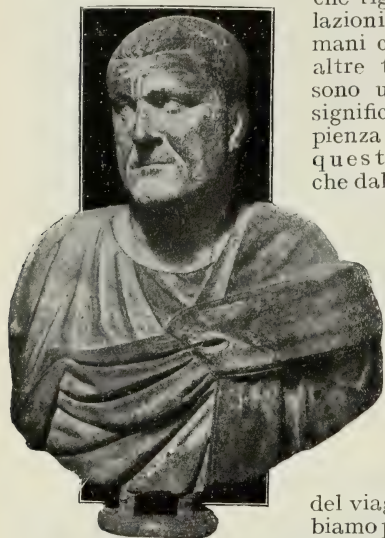
Vogliamo ora che essi, riconquistando alla civiltà uno dei focolari più vivi della coltura antica, non siano immemori della missione ideale, che i ricordi del passato accanto alle loro aspirazioni nazionali e ai doveri materiali affidano loro, e, come il primo passo dell'esercito bulgaro è stato sulla via da Stara Zagora ad Adrianopoli che forse Traiano stesso tracciò e percorse Sant'Alessandro da Roma a Bisanzio, così auguriamo che i paesi conquistati con valore romano siano con romana sapienza amministrati.

Così ci piace di imaginare il soldato bulgaro che rientrando in Sofia dalla guerra raccolga con un tal quale senso di riconoscenza l'appello del legionario romano, che da una rozza iscrizione incastrata in un muro della capitale gli chiede:

SEVERO SETTIMIO - (Rom Museo Vaticano). (*fot. Alinari*)

O viandante, che passi, fermati, leggi per caso il titolo, leggi e ripeti, sia leggera la terra ai tuoi Mani: *Tu, viator, qui transis, resta, lege titulum obiter, lege, et repete, sit dis manibus tuis terra levis.*

ARISTIDE CALDERINI.

Professore di letteratura greca.

Busto dell'Affrica.
(Ornamento di una fiala).

Tesori di Boscoreale.
(Museo nazionale del Louvre - Parigi).

LIBIA ITALIANA

La pace di Losanna ha assegnato definitivamente all'Italia un territorio che si suole valutare un milione e cinquantamila chilometri quadrati: area che, mentre è circa tre volte e mezzo quella del Regno, di non molto è inferiore a quella dell'Africa serbatasi indipendente (1 200 000 chm.²), cioè l'impero etiopico, vasto quasi quattro volte l'Italia, e la Repubblica di Liberia, grande come il Portogallo. Il censimento turco del 3 luglio 1911 assegna alla Tripolitania propria 523 178 abitanti; e non si è presumibilmente lontani dal vero quando si calcoli che la popolazione della Cirenaica e della Marmarica ascenda a trecentocinquantamila abitanti, e quella della Sirtica e delle oasi, comprese quelle del Fezzân, a circa centomila abitanti, con che si arriva ad una popolazione complessiva di un milione. La densità della popolazione viene così ad essere un po' inferiore a quella di un abitante per chilometro quadrato, quale è nella Somalia italiana (che per la recente delimitazione della frontiera italo-etiopica risulta avere una superficie di circa quattrocentomila chilometri quadrati), mentre è tre volte maggiore la densità della Colonia Eritrea, vasta quasi come l'Italia peninsulare, e lo è 125 volte quella del Regno. I possessi italiani in Africa raggiungono quindi i 570 000 chilometri quadrati, ed una po-

Il nuovo suddito italiano.
(fot. del socio rag. A. [illegible]).

HOMS: PANORAMA. (fot. del socio rag. A. Vimercati).

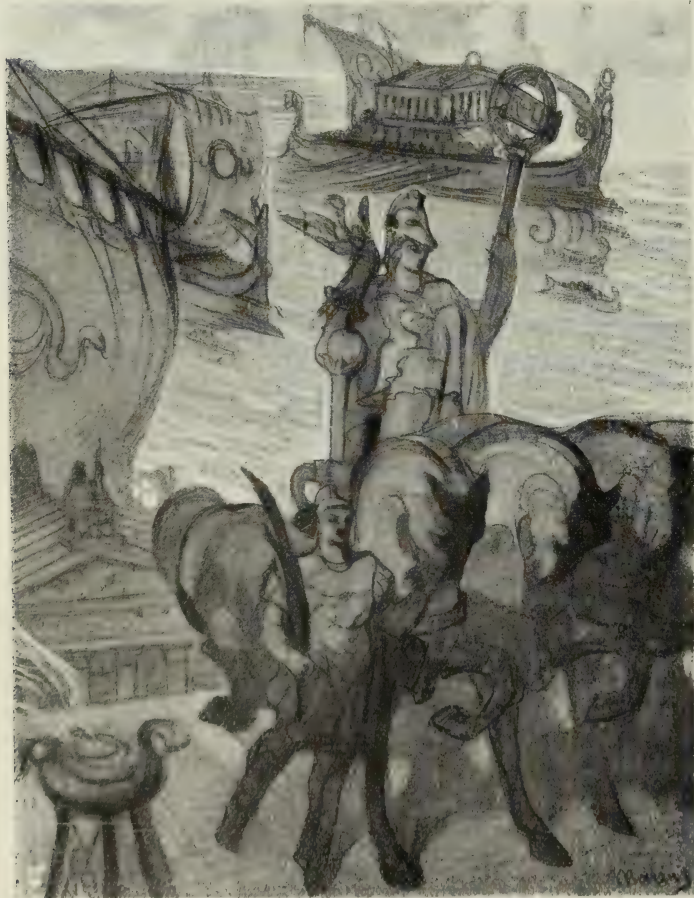
polazione di 1 750 000 abitanti, con una densità (1,1 per chilometro quadrato) che è esattamente il decimo di quella della Reggenza di Tunisi. Essi costituiscono poco più del 5,2 per cento del Continente nero, e poco più del 5,4 per cento dei possedimenti europei; mentre la popolazione dell'Africa italiana forma l'1,3 per cento della popolazione totale dell'Africa (calcolata a 135 milioni), e poco più dell'1,5 per cento della popolazione dei possedimenti europei.

Così l'Italia, che prima dell'ultima guerra era, per l'area dei suoi possessi africani al settimo posto fra le nazioni europee, è passata ora al sesto, prima occupato dalla Turchia — a cui non rimane più che il possesso dell'Egitto, non certo prettamente nominale, perchè la Porta riscuote effettivamente dal governo khediviale diciasette milioni e mezzo di lire all'anno; spettando tuttora il primo posto, per area, alla Francia, che col protettorato del Marocco e la sua zona d'influenza sahariana estesa a 4 150 000 chilometri quadrati, conta ora in Africa un'area di circa dieci milioni e mezzo di chilometri quadrati (più dell'Europa) e una popolazione di più di trenta milioni, superata solo da quella dell'Africa britannica (35 milioni).

COME ANDÒ ROMA IN LIBIA.

All'Africa francese e britannica seguono, in ordine decrescente di area, l'Africa tedesca, la belga, la portoghese, l'italiana, la turca e la spagnuola; ma rispetto alla popolazione l'ordine muta: Africa britannica, francese, belga, tedesca, turca, portoghese, italiana, spagnuola.

* * *

La denominazione, dovuta ai Romani del III secolo, spetta propriamente all'orlo settentrionale del deserto, cioè al paese fra il mare, il Deserto rosso (Hammâda-el-Homra), la Montagna nera

NELL'OASI DI TRIPOLI. (fot. del socio rag. A. Vimercati).

(Gebel-es-Soda), e l'altipiano, alterno di steppe e di sabbie, macchiato d'oasi come una pelle di pantera (Strabone); al più può considerarsi estesa alla larga bassura malsana sirtica, ma solo impropriamente al Fezzàn, (così chiamato dai primi cronisti musulmani e dai geografi arabi: cioè il paese dei Garamanti di Erodoto, Tolomeo e Corippo, che Plinio chiamò Phazania), e alla Cirenaica « altrice di cavalli »: la Libia di Omero alla quale il cretese Corobio nel VI secolo av. Cr. avrebbe guidati gli isolani di Thera, per consiglio della Pitia avventurandosi oltre il paese degli Asbyti, ove il cielo era a larghe fenditure, per lasciar cadere la pioggia benefattrice.

Al « nostos » di Ulisse si ricollegano i primi leggendari abitatori della Tripolitania, identificati fantasticamente col paese dei Lotofagi (detti anche Alachroi, nel racconto di Plinio), dove Odisseo strappò a forza i compagni immemori del ritorno in patria; e, gettato dal vento aquilonare, non lungi avrebbe approdato Giasone, dopo il fortunoso viaggio all'aurea Colchide. Procopio narrava dell'espulsione, provocata da Giosuè, dei Cananei, che si sarebbero dispersi nell'Africa settentrionale; ed ora qualche an-

COME VA IN LIBIA LA TERZA ITALIA.

La Libia nella carta nautica di Visconte Maggiolo, genovese: 1524 (Biblioteca Ambrosiana).

tropologo, a cui non soccorre certo la rigorosa indagine archeologica, farebbe appartenere i Cananei del ramo settentrionale, i popoli cioè dell'Algeria, della Tunisia, della Tripolitania, alla specie eurafricana, che comprende, secondo il Sergi, i Cananei del ramo orientale, gli Atlantici, i Berberi del Sahara, i Fulbi, i Canari, e, inoltre, i Fenici, gli Iberi, i Siculi preesistiti, in Europa, all'invasione aria.

Comunque, ai Fenici deve la Tripolitania i suoi primi «emporia»: Lepti (*Leptis Magna* dei Romani), Oea (*Tripolis* di Settimio Severo; *Tarabolus-del-gharb* degli Arabi), e Sabratha («mercato di cereali»), patria di Giustiniano. E così si

Popolazioni Libiche in un codice di Solino del secolo XIV (Biblioteca Ambrosiana).

vuole di origine fenicia il tipo di scrittura perpetuatosi fra i Berberi del deserto, quelle tribù autoctone semipastorali e semi-agricole, che i Greci chiamavan *Nomadi* (Pastori) e i Romani *Numidi;* qualche traccia della lingua fenicia mescolata ai dialetti libici, e formante una specie di «sabir», parlato nella zona di terre basse che si stende da Tunisi a Leptis Magna, dagli scienziati detto neo-punico, ancora al tempo degli imperatori romani appariva evidente in alcune iscrizioni a noi pervenute della Geffàra (M. de Mathuisieulx); all'audacia e allo spirito di espansione fenicia si dovettero stazioni mercantili, agevolezze di scambi,

tracciati di comunicazione, sopraffatti poi, o meglio, abilmente sfruttati da Roma vittoriosa, che meravigliò con opere gigantesche e vestigia indomabili. Contro Cirene « dai troni d'oro », lussureggiante e dominatrice dall'acropoli fastosa, con la strada pavimentata di Batto, il primo re cireneo, con la lenta ascesa dei campi mortuari, ora ombrosi di boschi, bordati di ipogei verdissimi, e la fontana sacra ad Apollo, cantata da Callimaco, ove Pallade immerse la nudità virginale, bevve Eufemio a larghi sorsi ristoratori e, paurosa si formò la leggenda della grotta dei dragoni e degli spettri, superstizione dei beduini — contro Cirene già vittoriosa degli Egiziani alleati di quei Libi finitimi (Gilimani, Asbyti, Anchisi, Nasamoni) che prima dell'arrivo dei Greci eran padroni esclusivi della Cirenaica, e vittoriosa di Barca dalle mura ciclopiche, memori dell'atroce Feretina che le fece tappezzare dei seni strappati a tutte le donne, guerreggiò a lungo Cartagine, disputante per più inoltrati confini a lei concessi dal sacrificio eroico dei fratelli Fileni, degni di culto e di altare (Sallustio).

Mentre la Tripolitania, aggregata alla provincia d'Africa dopo la guerra giugurtina, fu costituita a provincia indipendente nel III secolo, la Cirenaica — prima monarchia, poi repubblica soggetta, dopo il 323, ai Tolomei, che di Cirene e delle sue colonie (Berenice, Hesperides dei Greci, presso l'odierna Bengàsi; Arsinoe, Tanchira dei Greci, oggi Tocra; Ptolemais, il porto di Barca, presso l'odierna Tolmita; Apollonia, Sozusa dei Romani (l'odierna Marsa Susa) avean formata una confederazione detta *Pentapolis*, che ceduta a Roma, nel 96 d. Cr., dal testamento del suo ultimo re Tolomeo Apione, fu incorporata alla provincia di Creta, dalla quale la separò Costantino, chiamando Libia superiore la Cirenaica vera e propria e Libia inferiore la Marmarica. Il fasto di Roma sopravvisse nelle rovine — pur dopo la rabbia dei Vandali, immane orda trascorrente, accampata vittoriosa nella Tripolitania sino alla riconquista di Belisario (533). Tripoli araba è sorta su costruzioni romane scomparse; tra i flutti ancor affiorano le dighe gigantesche del porto di Sabratha dall'anfiteatro enorme rotto fra le dune; sulla riva s'allunga superbo l'ippodromo di *Leptis Magna*, sonante di leggende e di fasti numidici; nell'interno Ghirza ruinata arida e deserta, nell'oasi Zemzem mostra due fastose necropoli dai marmi impressi di vita, scolpiti a gaie scene di vendemmia e lavoro; dovunque nelle oasi affioran resti di piccole città: e sulla cresta dell'altipiano, bordura fortificata di vigilanza e protezione, il « limes Tripolitanus » con la sua serie scaglionata di « burgi » e « castella », da Ta-

STATUA DI DIVINITÀ ORIENTALE
(rinvenuta presso Homs)
(*fot. Alinari*).

FAUSTINA MADRE DETTA CRISPINA
(scultura antica, Tripoli)
(*fot. Alinari*).

PERSONAGGIO ROMANO, scultura antica - Cirene - (Museo nazionale del Louvre, Parigi). (*fot. Alinari*).

1. Una Moschea di Tripoli. (*fot. del socio rag. Alessandro Vimercati*). 2. Quartiere ebreo (Hara).

capé (Gabès) a Leptis Magna, offre tuttora alcune delle sue stazioni, già illustrate dall' « Itinerario » di Antonino e dalla tavola peutingeriana. A Cirene memore di Aristippo (Giuseppe Zuccante e Adolfo Faggi) sono i resti informi dei pretesi templi di Bacco, d'Esculapio, di Saturno, o di un anfiteatro e un ippodromo dominati dal « Porticus Caesaris » quasi tutto scomparso; e non lungi le rovine appena riconoscibili delle case agglomerate attorno all'acropoli, in vista di altre rovine, più superbe di Barka, un tempo terribile, ora triste piana di sabbie. I Romani, che raggiunsero il Fezzàn, per la conquista di Cornelio Balbo (19 av. Cr.), l'uâdi Taboniêh (Tabidium) al tempo di Alessandro Severo, Agisymba per merito di Settimio Flacco e di Giulio Materno, avevano fatto un paese ridente e fecondo della Tripolitania; e forse ancora ai loro tempi si poteva ripetere della Cirenaica quanto scrisse dei suoi raccolti Erodoto.

Interno dell'Arco di Marco Aurelio.
(La rastrelliera bianca è una balaustra di legno collocatavi dal proprietario del cinematografo che vi dava spettacolo sotto il dominio turco).

Rigurgitava però ben presto dall'Oriente il flusso arabo, già disteso dominatore sulla Caldea, sulla Persia, sull'Egitto e prorompeva per tutta l'Africa del settentrione, invadendo stabilmente. Nel 647 la Cirenaica apparteneva agli Arabi, e nel 662 la Tripolitania, Ghadamès, il Fezzàn subivan la stessa vicenda, serbandosi provincie arabe sino a che il Turco non sopravvenne più forte padrone nel 1551, sgovernando per tre secoli e mezzo, e riafferrando lo sfuggito possesso della Tripolitania, dal 1720 circa al 1835 retta dagli arabi Caramanli. Ardenti e vigorosi, gli Arabi travolsero in una mistura etnica le

1. Tipo di ebreo a Tripoli. — 2. Fezzanese. — 3. Mendicante arabo. — 4 Sudanese *Cavas* di Consolato.
(*fot. del socio rag. Alessandro Vimercati*).

sparse popolazioni accomunate dalla fede religiosa e dalla lingua, a forza compresse e trascinate a conquista in Ispagna, nella Gallia Narbonese, in Sicilia, a Taranto, nella Sardegna, o a scorrerie piratiche sulle coste d'Italia; e sciolsero nel sangue le tumultuose rivendicazioni dei vinti — più accaniti, indomabili i Berberi autoctoni, ancor ora sopravviventi con spiccato tipo bruno adusto, in strano contrasto con altri Berberi biondi, dagli occhi azzurri (come in Algeria e nel Marocco), venuti forse d'Etiopia, forse dall'Asia, e allora ben distinti dal nucleo germanico, avanzo dei Vandali, dalle popolazioni pelasgiche importate da Greci e Romani (i Rumi degli Arabi), dai discendenti fenici, simili a quelli chiamati oggi in Algeria *Afarik* o Africani (Michele Amari).

Nè si limitarono gli Arabi alla conquista militare, religiosa, commerciale del paese, ma lo studiarono e lo fecero conoscere, fedeli alla scienza in piena barbarie medievale, ammiratori e assertori della cultura classica quando il torpore cristiano vinceva gli spiriti. Sotto il dominio arabico, comunque tacciano o siano avverse le cronache contemporanee dei monaci, e sia necessario ricorrere il più spesso a fonti arabe, che taluno vuole poco sicure, i commerci fiorirono, la vita pulsò vigorosa, e tutta una rete di comunicazioni s'intrecciò tra l'Africa e i paesi contermini, come appare dalla relazione di Ibn Haukâl (sec. x) che dice del commercio di Tripoli coi porti dei Rûm; di Tenès (Tunisi) e d'Orano con la Spagna; di tutta l'«Ifrikia» con l'Oriente, esportandovi schiavi mulatti e negri, Rûm e Schiavoni, ambra grigia e seta; delle manifatture di lana ad Agdabia e Tripoli; della pesca di corallo a Tenes e Ceuta — o dalla relazione di al-Bekri (sec. xi) che, fra i prodotti del suolo, dice della canna da zucchero a Kairuân, del cotone a Msila, dell'indaco a San, dei gelsi a Gabès; mentre manifatture di panni e tele erano a Kairuân, Susa, Kafsa (Gafsa), e attivo il commercio dell'olio tra Sfax e il paese dei Rûm, come, per prodotti varî, fra Mehedia, la Sicilia e altre nazioni. Così è ricco di no-

Donna elegantemente drappeggiata.
Scultura antica - Cirene - (Museo nazionale del Louvre, Parigi). (*fot. Alinari*).

1. TRIPOLI: PICCOLI EBREI. — 2. TRIPOLI: DONNE EBREE. — 3. TRIPOLI: BIMBI ARABI IN GIORNO DI FESTA.

tizie il « Libro del Re Ruggero », di Edrîsî, nonchè la relazione aurea del viaggiatore Ibn Giubayr (XII sec.), dall'ingenuo incedere grave, e i libri di Abul-Hasân, Ibn Said e Ibn Khaldûn nel XIII secolo, dello storico e geografo Abulfeda, del viaggiatore Ibn Batutah nel secolo successivo, e finalmente di Leone Africano nel XV. Del resto lo stesso Amari, parlando della Sicilia presa dagli Arabi brano a brano con la lotta di un secolo (827-902) e tenuta sino al 1061, pur senza furore dei vinti, ma lontana preparazione forse alla vendetta di Ruggero normanno, re di Sicilia, che ebbe Tripoli dal 1146 al 1158, o di Manfredi III Chiaramonte, Conte di Mòdica, che fu duca, per investitura papale, delle isole « delle Gerbe » (Gerba) e Kerkenah (1388) — anche l'Amari potè dire che « il conquisto mussulmano recò in Sicilia nel nono secolo, e mantennevi fino all'undicesimo, un incivilimento ed una prosperità ignoti allora alle altre regioni italiane, i quali nel duodecimo e per gran parte nel decimoterzo rifluirono su la Penisola, e contribuirono allo splendore della patria comune ».

Frequenti infatti nel medioevo le relazioni commerciali e i trattati delle repubbliche di Venezia, di Pisa, di Genova coi sovrani di Tunisi, numerosi i fondaci e i privilegi dei nostri marinai allo scalo di Tripoli (Arcangelo Ghisleri, *Tripolitania e Cirenaica*). A Zuara e Tagiûra i Veneziani sfruttavan le saline; a Tripoli e a Misrata vendevano i lor vetri, le seterie, i broccati, vino, spezie, liquori, chincaglierie, armi, piombo, rame, mercurio; e acquistavano in cambio frutta secca, olio, cereali, pelli di montone, cuoio di cammelli e di buoi, tappeti, lana, zafferano, miele, aloe, spugne, avorio e piume di struzzo — non senza, il più spesso, la concorrenza delle altre repubbliche marinare. Nel secolo XIV il console veneziano a Tripoli nominava i viceconsoli di tutto il territorio da Sfax a Misrata, comprese l'isola di Kerkenah e quella popolatissima di Gerba, meta ambìta alle galee pisane per la esportazione della lana; e sul finire dello stesso secolo la repubblica di San Marco istituiva una linea annua di navigazione, dalla Sicilia a Tripoli, e agli altri scali d'Africa, toccando il Marocco e la Spagna, durata per tutto il secolo XV e pochi anni del XVI, sino a che Ferdinando il Cattolico non s'impadronì di Tripoli, formando così della città come un'isola cristiana battuta dall'avanzante marea turca, che la strappava ai cavalieri di San Giovanni, già padroni di Malta (1530), ma cacciati da Rodi (1522), ai quali l'aveva data Carlo V. In vano Filippo II volle riprender Tripoli ai Turchi dopo la pace di Castel Cambresis; invano fu la crociata cristiana del 1560 di Gian Andrea Doria, o il bombardamento dell'ammiraglio d'Estrée (1683) al tempo di Luigi XIV di Francia. Tripoli divenne un covo di corsari che infestavan il Mediterraneo, le nostre isole, la Calabria; e lo fu peggio sotto la dinastia dei Caramanli, quando i Borboni di Napoli e Sicilia, il re di Sardegna, la Francia,

la Spagna compravan patenti d'immunità, che non preservavan tuttavia dalla cattura dei legni.

Gli Arabi son di natura predatori, e il Turco aizzò piuttosto che reprimere. Ancor oggi non smentiscon la razza, e come i Berberi che vivon nella Tripolitania fra i monti Nefusa o nei Gariana in abitazioni troglodítiche, nella Cirenaica, fra il castello di Benig'-dem e Derna, dove l'altipiano è più elevato — preferiscon la vita nomade, avventurosa e indipendente. A Giado il governo turco manteneva una guarnigione di ottocento uomini per vigilare la regione dei Nefusa; nel Sahara i Tuareghi (Berberi nomadi semitizzati) furono sempre, sino a questi ultimi anni, il terrore delle carovane. L'agricoltura, l'allevamento del bestiame sono spesso negletti, e l'istinto nomade fa spostare talora intere tribù. Il commercio è nelle mani degli stranieri, dei Maltesi, dei Greci, degli Italiani, e sopratutto degli Israeliti che, pur relegati in quartieri proprî nelle città costiere, vilipesi e vessati, sono padroni e arbitri degli scambi, raggiungendo in Tripoli il numero di dodicimila.

* * *

Lo scarso numero di porti della Tripolitania propria, la mancanza assoluta di approdi per una linea di settecento chilometri nella Sirtica, e le particolari condizioni morfologiche della Cirenaica (che, secondo l'Hildebrandt, gravita su Bengàsi, essenzialmente perchè le pareti precipiti della costa nord-est non offrono sbocchi verso l'Egitto e l'Egeo), la violenza delle tempeste frequenti, la distanza dalle zone abitate dell'interno e l'aridità del territorio che divide queste dalla cimosa litoranea, a tratti lieta d'oasi fiorenti, furono in ogni tempo ostacoli gravissimi alla penetrazione, e fecero sì che il paese avesse effettivamente nel corso dei secoli un'importanza inadeguata alla sua posizione geografica, tanto più se si pensi al cammino relativamente breve che lo divide dalla terra su cui raggiò la luce della civiltà più antica.

Che sin dai primi fulgori della civiltà egiziana o dal più vasto fiorire di quella minoica, quando tutto il Mediterraneo era corso dalle sicure prore fenicie che non dovevano arrestarsi allo stretto che ebbe nome dal loro emporio di Gades, abbiano potuto stringersi relazioni, se non altro sporadiche, fra la costa e l'interno, è cosa che si può non difficilmente ammettere, anche per i cenni copiosi che noi troviamo in Erodoto. Ma non è d'altra parte men vero che è impresa quasi disperata la localizzazione degli stanziamenti etnici che gli antichi logografi riferiscono alla terra ad occidente dell'Egitto, la quale ebbe prima quel nome che i Greci, e meglio sulla loro traccia i Romani, dovevano poi estendere al complesso delle terre africane a loro note, escluso l'Egitto che l'importanza grande del Nilo faceva comunemente ritenere asiatico. Ed è ugualmente innegabile che l'immaginazione popolare, dai tempi di Roma repubblicana a quelli del primo apparire dei legni amalfitani sulle coste d'Africa, quando, nel IX secolo, si riattivava il commercio carovaniero fra la Tunisia e il Sudàn, collocava a breve distanza dalla costa libica alcuni fra i mostri più caratteristici onde amò popolare i deserti, le steppe, e le irraggiungibili valli feraci dell'Africa interna. Come nella zona torrida erano esseri, solo in parte umani, che camminavano carponi, o avevano l'unico piede così sviluppato da costituire il più valido schermo contro i raggi perpendicolari del sole e, fra gli Etiopi, vivevano i Macrobii con due occhi supplementari sulla fronte — così il deserto sahariano e

1. TRIPOLI: MERCATO DELLA VERDURA. — 2. TRIPOLI: ACCAMPAMENTO DI ARABI E BEDUINI PRESSO LE MURA DELLA CITTÀ. (*fot. del socio rag. A. Vimercati*).

il Sudàn apparivano popolati di giganti alti dodici cubiti, di serpenti smisurati, di uomini e di animali senza orecchi e senza naso, o addirittura senza testa.

Un'idea concreta di tutto questo fantastico mondo appare nella tavola riprodotta, per concessione cortese, da un codice ambrosiano di Solino del primo trecento, che anche per le figure le quali risalgono evidentemente a un prototipo antico, è uno dei più importanti codici a noi pervenuti dell'opera plasmata bensì su quella di Plinio, ma di così larga diffusione in tutto il medioevo, che l'autore del « Dittamondo », composto in terza rima, volle a sua guida Solino.

Si può anche supporre che, come i navigatori arabi esageravano ad arte i pericoli della navigazione nell'Oceano indiano, nell'intento di ovviare a una possibile concorrenza al loro commercio nell'arcipelago malese, così siano state diffuse le leggende più paurose sul deserto libico, e sul misterioso Sudàn, da chi aveva interesse di assicurare a sè il commercio delle strade carovaniere. Ma è probabile che queste leggende sian sorte piuttosto per la scarsità e il pericolo delle comunicazioni, nonchè per le condizioni morfologiche e climatiche del deserto che la spedizione Foureau Lamy traversò da Uargla a Bangli, dalla frontiera meridionale dell'Algeria al cuore del Sudàn francese, in 645 giorni (ottobre 1898-luglio 1900).

L'avvenire della Libia — di cui dieci anni or sono il Ricchieri valutava, sulla base di una misura planimetrica eseguita sulla carta del Habenicht, a non più di trecentomila chilometri quadrati l'area totale produttiva e redimibile, comprendente le oasi, i terreni a cultura, le savane e le steppe, e a non più di trenta o quarantamila chilometri quadrati l'area coltivata — è, per comune consenso, legato essenzialmente al risorgere delle condizioni agricole, all'intensificazione della coltura e al miglioramento dei processi industriali.

Ma non può dirsi che sull'avvenire della nuova terra italiana non abbia ad esercitare, certo in un tempo piuttosto lontano, un qualche influsso il commercio carovaniero che dal secolo XVI l'ha, con varia vicenda, legata al Sudàn. L'occupazione francese della Tunisia ha riservato per varî decenni a Tripoli buona parte del commercio carovaniero che prima tendeva ad Algeri, a Tunisi, a Gabès. Certo non vide la temporaneità di questo stato di cose, creata dal bisogno di allontanare il commercio dalle terre in potere degli infedeli, il Rohlfs, quando pronunciò le famose parole: « Il Sudàn apparterrà a chi avrà Tripoli », assai prima che la setta fondata da Sidi Mohammed ben Alì es Snussi raggiungesse la sua forza presente, che la Francia costruisse i primi tronchi della futura transahariana, e una parte notevole del commercio sudanese incominciasse a scendere, per il Niger e lo Sciari, alla costa di Guinea. Già fin dal 1853 il D'Escayrac de Lauture ha espresso l'opinione che, malgrado il clima micidiale dei paesi intermedî, l'avorio del Runga, territorio a sud dell'Uadài, si sarebbe diretto più facilmente, forse in un tempo assai prossimo, verso il sud. La possibilità di una deviazione in tal senso del commercio sudanese ha trovato qualche conferma nella realtà, e numerosi assertori, contro l'ostinata opinione del Blanc, il quale ventidue anni or sono ha affermato che esso, salvo spostamenti momentanei, dovrà dirigersi verso il nord, sempre, fatalmente. Ed egli è, forse, nel vero. I suoi oppositori gli contrappongono la distanza assai minore dalla Guinea che da Tripoli, e la navigabilità dei grandi canali del Senegal, del Niger, del Binue: infatti di fronte ai 2000 chilometri che dividono Timbuctù dalla costa marocchina stanno i 1000 che separano la città per tanti secoli così cara alla leggenda dalle rive del Senegal. E così mentre fra Sokoto, al limite occidentale del Sudàn centrale, e Tripoli intercedono 2300 chilometri, non ne corrono se non 350 da Sokoto al corso del Niger, fra Bussang e Rabbah. Ma, come nota il D'Attanoux, i ricchi mercanti arabi hanno ogni interesse a dirigere il commercio sudanese verso il nord, e il valore che una tonnellata di penne di struzzo o d'avorio ha sulle rive del Mediterraneo non è comparabile a quello che essa ha sul golfo di Benin.

A quale centro libico si avvierà preferibilmente questo possibile commercio carovaniero? A Tripoli, che dista più di 2200 chilometri da Kuka, nel cuore del Sudàn centrale; o a Bengàsi che è a 2000 chilometri da Abesher, nella parte nord-est dell'Uadài?

Comunque, solo una conoscenza più precisa delle condizioni fisiche ed antropiche del paese permetterà non solo ipotesi e previsioni fondate ma un dirigersi più sicuro, più ampio, vigoroso e proficuo del flusso commerciale per quella via e quel centro ove le condizioni sian più favorevoli e promettenti: s'integreranno così i dati frammentarî dei viaggiatori del secolo passato — grande fra gli altri il Rohlfs, e degni Cervelli, Della Cella, Pachô, Mamoli, Camperio e Haimann, italiani.

Varie sono le ricerche che attende tuttora la terra di Libia, non solo geologiche, mineralogiche, botaniche, ma di archeologia altre i e di linguistica, di folklore e di etnografia — a tacere delle condizioni giuridiche e sociologiche, lumeggiate nella « Primavera libica » di Gaspare Nicotri. I rilievi del nostro Istituto Geografico Militare e della nostra marina prontamente intrapresi formano il primo nucleo della definitiva geografia della Libia italica, a cui dovranno portare un contributo indubbiamente prezioso gli indagatori pazienti e sagaci di quel vasto mondo sotterraneo che ha popolato di fantasmi l'altipiano di Cirene, e che potrà forse riservare la sorpresa di bacini carsici da cui derivi lo sperato beneficio all'agricoltura.

Il trionfo ultimo e supremo spetta sempre alla scienza.

PAOLO REVELLI

Professore di Geografia

IL CATALOGO DELLE COSE D'ARTE E DI ANTICHITÀ D'ITALIA

Pisa. — Duomo: Cofano in rame con smalti di Limoges (XIII Sec.). *(fot. Gargiolli)*.

Il desiderio di conservare le memorie dei nostri padri è forte, vecchio, quanto la razza umana: il desiderio di conservare le belle cose, le cose d'arte è pur vecchio, se non altrettanto, ma fu, quasi fino ai nostri giorni, un desiderio di lusso. — Fu il capriccio dei collezionisti, fu la passione degli eruditi, fu l'avidità dei rigattieri che spinse pochi uomini a conservare pitture e marmi, bronzi e gioielli entro le case od i palazzi, entro i fondachi o le ville.

Per questo i musei, le grandi collezioni nazionali e civiche son cose moderne e completamente moderno è il bisogno nuovo che il popolo sente di conservare il patrimonio artistico della patria o della città.

Non ci dobbiamo quindi stupire se il catalogo delle cose d'arte sparse dovunque nel regno d'Italia si è iniziato soltanto oggi. Basta ripensare a ciò che erano cinquant'anni fa tutti i musei, tutte le gallerie, tutti i monumenti d'Italia — salvo pochissime e rare eccezioni — basta pensare a quanto prodigiosamente s'è accresciuto in questi ultimi anni l'interesse del pubblico, del gran pubblico, per le cose d'arte, perchè il risveglio sembri prodigioso e non stupiscano più quei provvedimenti che paiono presi in ritardo. Quando la *Gioconda* scomparve dal Louvre tutto il mondo se ne commosse e tutti i giornali parlarono della scomparsa come di un grande dolore dell'umanità: chi avrebbe sognato tutto ciò soltanto mezzo secolo fa?

Gli eterni scontenti — e gli scontenti, diceva Spinoza, fanno progredire il mondo! han trovato che ormai tante e tante belle cose presero da tempo la via dell'esilio e varcaron per sempre i confini d'Italia; che è quindi inutile ormai catalogare quanto è rimasto; che è vano purtroppo chiuder la stalla quando i buoi son fuggiti. E per quanto è partito, per quanto è emigrato hanno mille ragioni: ma per quanto è rimasto? Essi non si rendono conto di tutto ciò che è rimasto: da trent'anni a questa parte gli studiosi d'ogni paese, gli antiquari d'ogni razza frugano e cercano in ogni angolo di questa nostra meravigliosa Italia e da ogni angolo traggon fuori una tela, una statua, una tavola, un bronzo, una stoffa, una trina, mentre pure da trent'anni a questa parte gli eterni scontenti continuano a predicare che in Italia non è rimasto più nulla all'infuori di ciò che è conservato nelle gallerie, nei monumenti e nei musei.

Purtroppo molti oggetti d'arte prendono ancora il volo e mettono loro le ali proprio coloro che si lamentano di non trovar più nulla; ma finchè tali oggetti appartengono a privati e le arti per trafugarli sono così abili e sottili da eluder qualunque legge e qualunque vigilanza, convien munirci di rassegnazione e sperare in tempi migliori. Ciò che veramente addolora è invece il pensiero che innumerevoli oggetti appartenenti a chiese e monasteri, ad opere pie e ad istituti civili sono in continuo pericolo di emigrare per l'avidità o per l'ignoranza di chi dovrebbe curarne la conservazione e comprenderne il valore.

In molte chiese — per esempio — esistono inventari di consegna ai parroci redatti in modo tale che una pittura del quattrocento od una pianeta di velluto serico controtagliato sono indicate con la semplicissima dizione: *Madonna su tavola*, oppure *pianeta rossa*, talchè è sempre facile e possibile sostituirvi una qualunque tavoletta dipinta anche nel secolo XX od una qualunque pianeta di cotone purchè tinta di rosso. Ricordo d'aver trovato in una chiesa di Toscana un delizioso calice d'argento con nielli del quattrocento e con rosoncini di smalto, segnato nell'inventario come *calice in metallo bianco con figure.*

Dati questi inventari, data l'ignoranza dei parroci o degli amministratori, data la olimpica noncuranza degli economati dei benefici vacanti e in genere delle così dette autorità tutorie, non può stupire come anche oggi non sia raro il caso di musei stranieri che s'arricchiscono a spese degli enti pubblici d'Italia, mentre i mercanti che Gesù cacciò dal tempio vi ritornano chiamati dai suoi vicari.

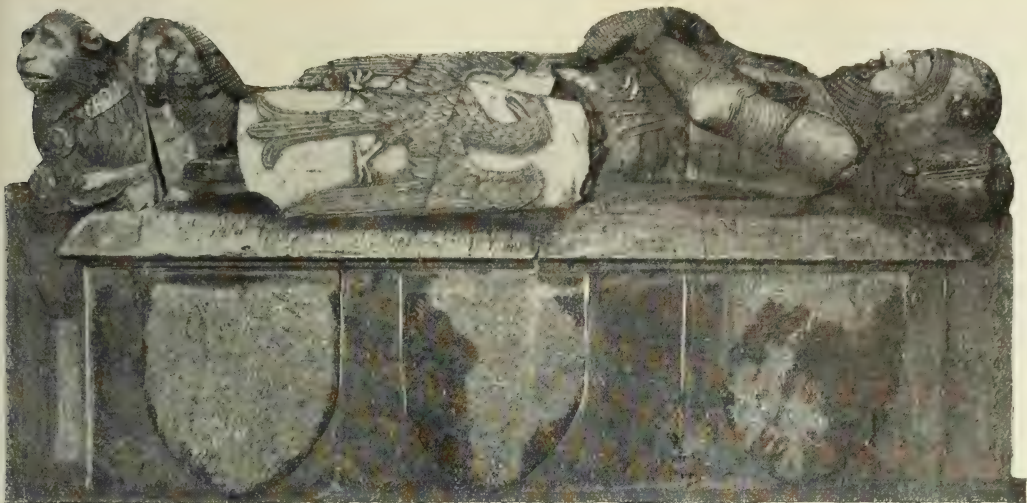
Pisa — La cupola del Duomo. (*fot. Gargiolli*).

Il Ministero dell'Istruzione decise quindi di bandire il catalogo generale delle cose d'arte del regno d'Italia.

Gli antichi stati italiani avevano già avuto l'idea di catalogare le cose principali del loro patrimonio artistico affidandone la compilazione alle accademie di belle arti che rappresentavano allora i templi sacri ove i pochi fedeli all'arte — o, come allora si chiamavano, gli amatori delle belle arti — avevan fama di custodire tutto lo scibile relativo alla pittura, all'architettura ed alla scultura del loro paese.

Effetto di questi primi cataloghi sempre incompleti furono una serie di disposizioni contro la dispersione del patrimonio artistico, sempre inefficaci.

Allorchè l'11 dicembre 1860 col decreto del luogotenente Pepoli e il 3 gennaio 1861 con quello del luogotenente Valerio furono disciolte le corporazioni religiose dell'Umbria e delle Marche, Giovanni Morelli e Giovan Battista Cavalcatelle ebbero dal governo l'incarico di fare l'elenco dei quadri delle soppresse corporazioni, elenco che fu poi pubblicato nel secondo volume delle *Gallerie Nazionali Italiane.*

Furono poi fatti alcuni elenchi soltanto indicativi ed incompleti delle opere d'arte della Toscana e della Liguria, ma rimasero sempre manoscritti negli archivi del Ministero.

AOSTA — CATTEDRALE: MONUMENTO SEPOLCRALE DEL CONTE TOMMASO II DI SAVOIA. (fot. Gargiolli.)

Venne infine il decreto con cui, nel 1893, Ferdinando Martini, Ministro dell' Istruzione, ordinava il catalogo degli oggetti d'arte posseduti dagli enti morali di tutto il Regno e ne affidava l' esecuzione agli uffici regionali dei monumenti.

Era allora ispettore centrale Adolfo Venturi e l' opera, sotto la sua guida sapiente, si sarebbe certo compiuta se la mancanza dei fondi necessari non l'avesse troncata all' inizio.

Fortunatamente, nel marzo del 1912, Corrado Ricci, alla cui intelligente ed operosa energia l'Italia deve il nuovo impulso dell' amministrazione delle belle arti, presentando al ministro Credaro il primo fascicolo del catalogo delle cose d'arte poteva scrivere con soddisfazione: «Il voto manifestato da un quarto di secolo vede finalmente l'inizio della sua attuazione col volume che presento all'Eccellenza Vostra, e che descrive le cose d'arte del comune di Aosta, sentinella avanzata ad una delle maggiori porte d'Italia, e città magnifica per i suoi monumenti romani e medioevali.»

PISA — DUOMO: INTERNO DELLA CROCIERA (fot. Gargiolli).

Il catalogo ha due scopi: inventariare le cose d'arte notificandole a norma di legge agli enti che le posseggono, illustrarle nella loro storia in modo completo analizzandone il valore artistico e storico.

Purtroppo il catalogo deve essere limitato soltanto alle cose possedute dalle opere pie, dai municipi, dalle parrocchie, dai conventi, dai seminari, dagli enti morali in genere, poichè la legge non dà facoltà di inventariare le collezioni dei privati, i quali non si offrono certo spontaneamente ad un inventario che li vincola rispetto allo Stato. Sono anche esclusi dal catalogo le gallerie e i musei i quali hanno e devono avere cataloghi speciali rispondenti assai bene ai fini della cultura e della conservazione del patrimonio artistico.

Le cose d'arte da catalogare sono di ogni sorta e d'ogni valore: dai monumenti alle sculture, alle pitture, alle oreficerie, alle stoffe, agli arredi, alle trine, alle tarsie, ai mobili, a tutto quanto costituisce la produzione artistica dei secoli scorsi.

Ma le cose anche mediocri devono essere trascurate: talora anche un accessorio acquista in un certo luogo un valore speciale, contribuisce alla decorazione, ha un particolare significato. Che cosa diverrebbe ad esempio un altare del cinquecento se lo si privasse dei candelieri, del crocefisso o delle carteglorie ad esso coevi, sien pure di un valore intrinseco molto modesto?

Ognuno comprende come l'impresa sia ardua in un paese quale è l'Italia, ricco di cose d'arte quanto nessun altro al mondo. Ognuno comprende come sia sopra tutto difficile di trovare le persone atte ad un lavoro così vario e complesso, le persone che possano occuparsi con qualche competenza del particolare architettonico come del merletto di un camice.

L'amministrazione delle Belle Arti ha fortunatamente, e specie negli ultimi anni, assunto in servizio ottimi elementi; nelle varie soprintendenze ai monumenti, nelle gallerie, nei musei, negli uffici degli scavi sono ormai giovani valenti che sorvegliano e provvedono all'immenso lavoro di riordinamento, di catalogazione, di custodia delle collezioni, lavoro che il pubblico, abituato a considerare purtroppo i cultori della storia dell'arte come sfaccendati dilettanti, non imagina nè pure. Tutto questo personale colto ed intelligente, cui spetterebbe logicamente la compilazione del catalogo, è spesso così affaccendato e preso dagli ordinari lavori d'ufficio che non trova il tempo di dedicarsi ad altro, e specialmente al catalogo.

A tale deficienza di personale cercò di rimediare il decreto dell'agosto 1907 in cui si faceva appello « a tutte le forze vive e operanti che meglio abbiano mostrato di sapersi affermare nel campo dell'archeologia e della storia dell'arte ». E si decise che alla compilazione del catalogo si potessero chiamare, oltre ai funzionari dell'amministrazione centrale e degli uffici dipendenti dalla direzione delle Belle Arti, anche le persone estranee all'amministrazione che fossero « di riconosciuta competenza negli studi archeologici o di storia dell'arte ».

L'esercito dei collaboratori, piccolo esercito invero, fu così chiamato tutto a raccolta. Ad esso si unì l'ing. Giovanni Gargiolli, capo del gabinetto fotografico del ministero, insieme coi suoi operatori ed aiuti, con l'incarico di fotografare quasi ogni cosa.

Nè le difficoltà nell'esecuzione del vastissimo disegno di un catalogo generale si limitarono alla ricerca del personale competente.

Si pensi che ogni compilatore deve per ogni oggetto scrivere una apposita scheda in cui l'oggetto stesso deve essere sommariamente descritto nelle sue parti: alla descrizione deve far seguito la narrazione delle vicende dell'oggetto stesso, l'esame del suo stato di conservazione e dei restauri subìti, l'esposizione delle condizioni giuridiche, l'analisi delle eventuali iscrizioni che reca, delle attribuzioni ad un'epoca, ad un autore, ad una scuola, della bibliografia, infine riguardante l'oggetto stesso.

L'illustrazione diviene così esauriente e completa, ma il lavoro è lungo, paziente e di vastissima mole, talchè la compilazione e la pubblicazione procedono con inevitabile lentezza. Già sono compilate le schede per i comuni di Verona, Padova, Monza, Piacenza, Parma, Ravenna, Fiesole, Pisa, Urbino, Offida, Terni, Città della Pieve, Tivoli, Terracina, Monreale; già è pubblicato in bella veste tipografica e riccamente illustrato presso l'editore Calzone il catalogo delle cose d'arte del comune di Aosta, diligentemente e con rara competenza curato da Pietro Toesca; già è uscito il primo volume del catalogo di Pisa comprendente il Duomo, il Battistero, il Campanile e sono in corso di stampa il secondo ed il terzo volume che completeranno per Pisa l'inventario delle cose d'arte.

* * *

Chi vedrà la fine del grande catalogo? per gli ottomila comuni d'Italia? Certo non noi che ne fummo i primi collaboratori ma l'averne iniziata la pubblicazione sotto gli auspici del ministro Credaro e di Corrado Ricci sarà sempre per noi il più piacevole ricordo.

Intanto, tutto un altro grande lavoro si svolge parallelamente: i soprintendenti e gli ispettori agli oggetti d'arte *fermano* ogni giorno diecine e diecine di cose d'arte possedute da enti e da privati, le fermano in nome dell'Italia che le ha prodotte e che non le vuole in esilio. Strillano i proprietari e si lagnano di ciò che chiamano arbitrio, ma intanto molte cose rimangono per la gioia dei nostri occhi, per testimonianza delle nostre glorie passate e della nostra avvedutezza presente.

Prof. ROBERTO PAPINI

Segretario Generale al Congresso della Storia dell'Arte.

PER IL PAESAGGIO E LA CIVILTÀ

PALERMO - VILLA TASCA : IL LAGHETTO NEL GIARDINO. (In questa villa Wagner compose il *Parsifal*).

La difesa delle bellezze naturali, del paesaggio e dei monumenti d'arte sanzionata nella legislazione estera, va imponendosi anche in Italia come una necessità ed un diritto nazionale contro gli attentati che si vanno moltiplicando sempre più. Mentre stan dinnanzi al nostro Parlamento progetti di legge destinati a statuire nella delicata materia, presentiamo la questione nei suoi più ampli confini e nelle sue più alte ragioni con la dotta esposizione del professore Giuseppe Castelli, il competente Direttore generale dell'Istituto Nazionale Artistico di Roma il quale la compendia in proposte degne del più attento esame.

La legislazione di tutte le genti, anche delle più civili è tuttora più o meno contaminata da un pregiudizio originario, connaturato con la psiche popolare e con gli istituti giuridici del paese.

La proprietà, vale talvolta a turbare la pacata e sicura evoluzione del diritto e della legge, moventi incontro ai candidi messaggi della civiltà imminente. Ma il tempo è prossimo nel quale tutti riconosceranno che la proprietà è un dovere sociale da compiere e che sul territorio nazionale e sulle cose, che la civiltà vi ha collocato, v'è un altro padrone, più alto, più disinteressato, meglio consapevole delle sue responsabilità: c'è lo Stato. L'intervento di questo proprietario supremo non può esplicarsi che in due funzioni generali: garantire alle persone e alle cose l'integrità e la libertà contro ogni violenza interna od esteriore; impedire che chiunque sia investito della facoltà d'ingrandire il valore economico delle terre e delle acque, abusi del mandato a danno o a disdoro della vita collettiva.

Si stringe intanto e si rafforza di giorno in giorno la congiura dei piccoli uomini e delle piccole faccende contro gli atti di governo, che si propongono di conservare intatto e rispettato alla nazione ed alla civiltà universale un patrimonio immenso di arte, di storia, di bellezza, che da solo è maggiore del tesoro intellettuale posseduto insieme dagli altri popoli del mondo. Donde cresce l'anima e l'audacia nelle bande internazionali del saccheggio artistico, organizzato con banchi, uffici, funzionari, operai propri per la scoperta, la valutazione, l'avviamento di cimeli nostri oltre i cancelli doganali.

Conviene riconoscere però che, specialmente negli ultimi tempi, si registrano fra noi rare e non gravi le offese agli archivi, ai musei, alle pinacoteche, ed alle altre preziose collezioni. Il che è naturale effetto di leggi e di metodi buoni ordinati alla vigilanza e alla repressione; ma è pure conseguenza diretta di un mutamento profondo avvenuto nella coscienza e nel costume di nostra gente, da che si cessò di abbandonare affatto ad arguti sapienti d'oltr'Alpi il privilegio di scriverci la storia e di dettarci altezzosi consigli di buona condotta

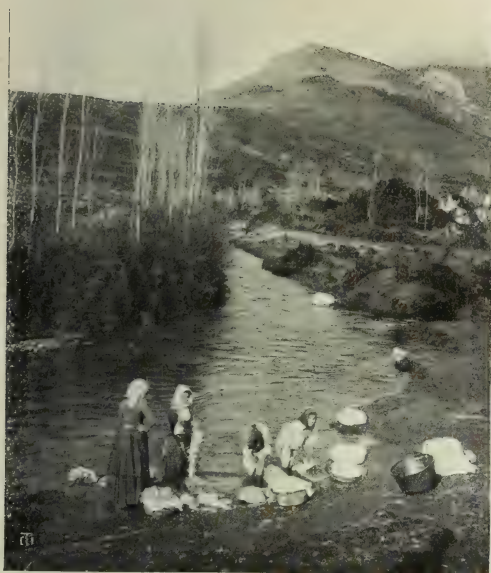
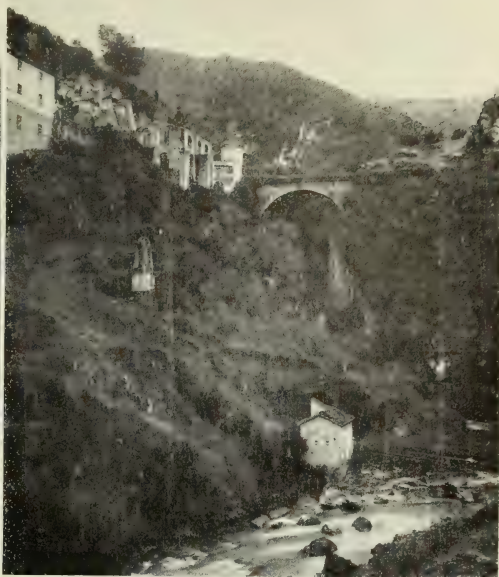
VIALE NELLA MACCHIA DI MIGLIARINO-PISANO (dove Paolo Savi studiò le varie specie di uccelli).

VICOVARO. — PAESAGGIO DI S. COSIMATO. - (Paesaggio oraziano che si sta guastando per la derivazione dell'Aniene).

in pace ed in guerra, nei negozi industriali e nelle disputazioni diplomatiche.

Ma c'è un altro patrimonio di nobiltà e di bellezza, che attende ancora e invoca chi gli assicuri l'esistenza e gli concilii il pubblico ossequio. E' un tesoro di bellezza educatrice, che nella compagine fisica e nello svolgimento fisiologico si è consociato a fedi, a tradizioni, a leggende, a memorie grandi di uomini e di cose, a prove meravigliose di letteratura e di arte. Trattasi del paesaggio italiano, fonte inesauribile di godimento e di bontà; dato, quasi sempre e dovunque, alla licenza di agenti avversi della meteora, dell'ignoranza, della cupidigia mercantile che ogni giorno deformano o cancellano qualche linea dal volto adorato della patria.

Non mancano voci concitate di protesta; sovrabbondano esortazioni e consulte; governo e parlamento ne fanno tema di studio e di atti. Ma lo spettro della proprietà privata, non abbassa ancora le armi ed ha potestà d'impedire che i monumenti eretti dalla natura e consacrati dall'arte siano parificati ai monumenti, che l'ingegno umano evocò da solo alla gloria della luce. Eppure una legge Rava del

VALLOMBROSA E LE SUE FORESTE CANTATE DA MILTON.

PAESAGGIO SARDO.

SUBIACO. — PONTE DI S. MAURO.

1905 proclamò monumento nazionale quella pineta di Ravenna, su cui le aquile della romanità sconfitta raccolsero il volo rianimando col grido tempestoso le genti esterrefatte sotto il gladio e la fiaccola della barbarie vincente. E già rinverdiscono le selve, predilette al sole nascente e alla bora; sotto la cui chioma Dante meditò la caccia e la strage della lupa sacerdotale, tra le cui radure Giorgio Byron, spronava inseguendo i fantasmi giganteschi de' suoi capolavori; nel cui mistero ospitale Giuseppe Garibaldi, bracchеggiato da spie, da birri, da croati, s'inselvò cercando uno scampo alla sua donna morente ed alle sue idealità di vendetta e di gloria. Sarebbe bastato un solo articolo di legge per estendere il patrocinio, accordato alla storica pineta su pure alle altre solenni formazioni naturali di bellezza e di passione, che spesseggiano in tutte le contrade del bel paese e vi rappresentano sensibilmente le pietre miliari, per cui s'inoltrò il genio di nostra gente.

Ogni buon cittadino si rallegrò, per le sorti del paesaggio, quando fu sottoposto al parlamento il disegno di legge Rava-Rosadi, che tutti raccoglieva sotto la stessa amorosa e valida tutela i documenti della vita e della nobiltà di una razza e di un paese eternamente agitati dal destino loro di desiderare rivelazioni nuove di luce, di bellezza, di vigorìa, di libertà, di giustizia. Nulla vi era

NURAGHE SARDO

LA FOCE DEL PESCARA. *(fot. pittore Senatore Michetti).*

stato pretermesso o dissimulato, e vi teneva luogo onorevole la serie dei monumenti naturali più pregevoli e cari, che è quanto dire dei paesaggi pittoreschi di acque cadenti, di creazioni geodinamiche di atteggiamenti singolari, a cui si piegarono i clivi e le montagne, i fiumi ed i mari, nella pompa delle generazioni vegetali, nel mistero della notte, nel trionfo delle aurore e dei tramonti.

Ma nella concitata elaborazione parlamentare del 1909 furono tali e tanti i tagli, i rabberciamenti, le remore, le paure, sotto la pressione della proprietà, che è dubbio adesso se la legge Rava-Rosadi abbia efficacia a favore dei giardini, delle ville, dei parchi ed è certo che essa non protegge affatto il divino paesaggio di Esperia.

L'on. Rosadi, e il ministro dell'istruzione on. Credaro, a cui si dirigono ora più che mai le speranze e i voti degli uomini affrancati nella vita spirituale, non si arresero. Così che trovansi già dinanzi al parlamento due disegni di legge distinti, che si propongono di riparare in tutto o in parte ai danni e al disdoro di una legge mutilata.

Auguriamoci che del paesaggio da salvaguardare, le camere legislative si occupino, non appena siansi pronunziate sui modi e sugli effetti della guerra libica. Vorremmo anzi che la disputa si accendesse a proposito del paesaggio storico e del paesaggio naturale che tra le oasi, le dune e i deserti distendono i loro drappi di colori e di scintille sopra le reliquie di cinque civiltà procreate da Fenici, da Greci, da Romani, da Arabi, da genti neolatine.

Dovrà a buon conto esser compito del parlamento avvicinare, per integrarli e armonizzarli, nel crogiuolo di un solo metallo, il disegno dell'on. Rosadi e quello dell'on. Credaro. E i legislatori faranno bene a rileggere, non per imitare, ma per emulare, leggi analoghe di altri Stati, specie americane, svizzere, belghe, prussiane, per lo meno la francese del 1906, che più coraggiosamente e sinceramente di altre colloca il paesaggio eminente nell'onore e nel grado dei monumenti nazionali.

Due altri benefizi abbiamo da ripromettercí. Il primo di questi consisterebbe nell'ordine chiaro e preciso di creare un organo forte, pieghevole, efficace di vigilanza e di tutela, che sciolto da certi nodi burocratici sappia e possa indagare, fornir consigli e aiuti, redarguire, dar l'allarme. Le associazioni libere e spontanee degli amici del paesaggio, i loro congressi e le loro riviste sono cose belle e proficue. Ma non si può aspettarsi da esse unità, disciplina, perseveranza, efficacia d'azione. Gioverebbero meglio allo scopo: giunte locali, rivestite di personalità giuridica, abilitate a promuovere equi provvedimenti dall'autorità amministrativa o dal potere giudiziario. Dovrebbero alla formazione loro, concorrere delegati del governo, della provincia,

Lago di Garda. — La punta di S. Vigilio (che si stava rovinando con la costruzione di un albergo).

del comune, del Touring Club, i più degni istituti di storia patria, di arte e di archeologia. S'entrerebbe così alla passiva nella via liberale e moderna del ragionevole decentramento e della cooperazione feconda. Al disopra della giunta starebbe l'autorità di alti corpi consulenti e il potere del ministro. Di quì avrebbe origine un salutare contemperamento fra l'azione locale, starei per dire popolare, incitata e mossa da interessi, che le cittadinanze sentono al vivo, e l'azione superiore dello Stato, meno passionata e perciò più imparziale, spedita e sicura. L'altro benefizio, che si reclama, è il precetto esplicito di compilare un catalogo speciale, perspicuo e particolareggiato dei paesaggi sottoposti o da sottoporre a vincolo legale. Ciascun articolo dell'elenco dovrebbe essere corredato di una bibliografia, per quanto si può, completa ed esatta, ed illustrato da una particolare collezione di stampe e di fotografie antiche e moderne, relative al soggetto.

Le giunte, inoltre, sarebbero sentinelle avanzate, onniveggenti con l'ordine d'intimare al nemico, qual che ne sia l'abito, il censo, la presunzione: di qui non si passa! E non passerà neppure la *réclame* volgare e sfrontata, che avvezza in America e in Svizzera a rizzar bottega, osteria, locanda, tavolino da ciarlatano dovunque molta gente sia attratta ad ammirare cose belle e grandi, viene ammaestrando adesso anche l'Italia giovine nel mestiere di deturpare di sue leggende ampollose e di sue figure grossolane ogni più austero spettacolo, che la natura o l'arte o la storia abbiano dedicato al godimento delle popolazioni gentili. Oh! oche del Campidoglio, perchè avete lasciato il passo, senza starnazzare le ali e senza assordare il cielo del vostro iroso gracidio, ai novissimi Brenni, che vanno imbrattando co' loro stupidi cartelloni gli accessi ai Fori, alle Curie, alle Basiliche, alle Terme, ai Mausolei, ai sacelli ombreggiati da piante sacre alle costruzioni celestiali del rinascimento?

Da un altro avversario, da un'altra sventura dev'essere premunito e liberato il paesaggio italiano: dalla nevrosi dei dilettanti, dal vaniloquio di acquarellisti, di archeologi, di architetti da strapazzo, che vociano, minacciano, insultano ogni qual volta governo, provincie, comuni, opere pie, privati, per evidenti ragioni edilizie e per gravi necessità d'igiene, di decenza, di moderne costumanze civili, sono costretti ad abbattere un muro cadente, a rompere un selciato, ad abbattere un'elce, a sterpare un cespuglio d'erica o un ciuffo di parietaria. Sono eccessi, sono esagerazioni, che infastidiscono tutti e precipitando sempre e rapidamente nel ridicolo travolgono spesso con sè le cause buone di tutela e di rivendicazione.

LAGO DI BOLSENA.
(Isola dove fu relegata la regina Amalasunta).

NARNI.
(Ponte di Augusto sul Nera).

RAVENNA. - LA PINETA DI S. VITALE (che ispirò Dante e Byron e dove si salvò Garibaldi dopo la fuga da Roma).

Il redigere un catalogo dei paesaggi da tutelare virilmente e il fare una raccolta giudiziosa dei titoli giustificativi non sono assunti leggieri e spediti. Si tratta di lavori, che non vanno lasciati all' alea del sentimento individuale e delle impulsioni estetiche e molto meno alla onnipotenza delle amministrazioni centrali. Fin dagl'inizi hanno bisogno di una larga e ricca collaborazione di più intelletti e di più volontà, e non possono essere proseguiti e condotti a buon termine senza l'aiuto di quanti all'esperienza artistica, alla dottrina storica, al valore critico sanno accoppiare le virtù della moderazione, dell'equità, della rapida concezione delle armonie fra interessi e tendenze, che solo all'esteriore appaiono antitetiche e repugnanti.

Risalendo il corso dei secoli e tutti ribattendo i sentieri della civiltà, troveremo messe abbondante da conferire alla compilazione del gran libro. Aprono la serie delle testimonianze infallibili Esiodo, Omero e Pindaro, per restringere il discorso alle divinità supreme; nel cui canto trasvolano purpurei visioni d'italiana bellezza. Ed ecco Virgilio, che nelle molte e grandi anime sue raccolse e suggellò le linee e i colori d'ogni luogo, d'ogni gente d'Italia, ed a ciascuna immagine di cose alte e gentili diè sangue, muscoli, fremito, parola. Virgilio possedeva senso e intelletto più squisiti che non i coetanei e le progenie ancora non nate, perchè riusciva a penetrare così addentro nei recessi della natura, da sentir vibrare sul proprio cuore l'anima delle piante e degli animali, e da ascoltare i canti nuziali dei torrenti, dei cristalli, delle lave infocate. Appunto per questo Virgilio doveva essere e fu il legislatore del paesaggio, che è come dire della vita e della poesia palpitanti nella materia! Chi non fu a lui discepolo devoto e riconoscente non perverrà mai a comprendere il linguaggio, che dalle Prealpi e dagli Appennini, giù giù per convalli e pianure, attraverso selve ed armenti, in mezzo a borghi, castelli e città, che risuonano del batter di telai e di fucine e dei canti vendemmiali, e mille e mille correnti ripetono ai laghi ed alle marine d'Italia; non sarà degno giammai di consociare in un amplesso di felicità: il Vesuvio e Posillipo, Capri e Mergellina, nè di partecipare al dramma tetro, onde ribolle il lago di Averno, vestibolo al regno di Dite. Chiunque, per converso, in tema di paesaggi illustri e monumentali, possa allegare il « *Virgilius dixit* » si avrà causa vinta. Nè minore autorità probatoria deriva dai carmi del Venosino, che dell'arte ellenica e della sapienza latina formò la spada, il plettro e la tromba da impiegare alla glorificazione d'Italia, all'apoteosi di Roma, alla propagazione dell'impero fondato da Cesare. Il suo « *Carmen saeculare* » non fu che l'epilogo della sua azione di filosofo, di artista, di patriota, da cui uscì con l'ala e con l'elmo, alta, diritta, veneranda l'immagine della patria. E il simbolo vivente da lui plasmato, apparve immagine di forza e di bellezza; della prima aveva derivato la nozione dagli annali, dagl' istituti, dai monumenti; dell'altra dal poema e dal dramma, che si staccano dalla materia fisica del paese per assurgere ai vertici stessi, su cui l'arte perviene e trionfa. Gli fu dato pertanto non solo d'immortalare la giovinezza, la grazia, la

LE FONTI DEL CLITUNNO CANTATE DA CARDUCCI.

passione, dei colli tiburtini, di Anzio, nidi di amori, dell'Aniene piegantesi al bacio dell'aria come velo di vergine, che si mova alla danza, ma di rappresentare altresì nel colore di Zeusi, nella strofe di Saffo, nel marmo di Prassitele, la maschia bellezza delle contrade, ove Appoli e Lucani si disputarono il primato del lavoro, della scienza e dell'arte. Ed ecco Valerio Catullo, dalla penisoletta del Sirmione, agile e voluttuosa come il braccio dell'amata, rifulgente d'oro, di perle, di zaffiro e di piròpo, confida a metri alati il messaggio del Garda italico, inviolabile fino ai suoi estremi antemurali alpini; e il messaggio verrà ripreso e annunziato di età in età dai veggenti d'ogni favella fino al Jörissen e al Carducci.

Ma Dante Alighieri, legislatore sovrano del paesaggio, sopravanza tutti nello spazio e nel tempo. Egli lo sentì, lo godè, lo sofferse tutto intiero. Dappertutto, per quanto vasta è la terra ove il *sì* suona, gli balza dal cuore o un grido di meraviglia, o un inno d'amore, o un dardo rovente di bestemmia. Basta seguire l'itinerario, ricomposto da Alfredo Bassermann, per convincersi che il titano della nostra favella dipinse e scolpì dal vero, e dalla voce delle cose derivò accordi sovrumani per esprimerci un'Italia trionfale nella sua corona d'oro, nel suo clipeo d'acciaio e d'adamante, nel suo peplo d'ostro e di smeraldi.

Tutti i vati della terra, quando pervengono alle porte d'Italia, siano essi lo Scester o il Grün, il Rüchert o l'Halm, il Platen o il Geibel, il Goethe o l'Heine, sono investiti da commozione apocalittica ed agitano carmi echeggianti di laudi e di festa verso i ghiacciai e per le foreste. Ma nessuna voce, nessuna armonia pareggiò ancora gli esametri latini, che rifluirono dal cuore di Francesco Petrarca, allorchè fuggito dolente e sdegnoso dalla fosca reggia avignonese, affacciatosi da un passo del Monginevra, aperte le braccia verso la patria, rivide in parte e in parte indovinò « *tutta verdeggiante nel lusso della primavera, rigata de' suoi fiumi superbi, gremita di città e di ville, la gran distesa del piano lombardo, rivide su le città romane, su le medioevali castella, su le campagne sorridere carezzevole il sole di maggio.* (*Carducci*) ».

Ed ecco i poemetti e le cento novelle di Giovanni Boccacci, mercante repubblicano e gentiluomo di corte, che surrogando la commedia umana alla divina e le figure liete di Ellade e di Roma alle fosche discettazioni della teodicea e della scolastica, svegliò sospiri, palpiti, baci, fremiti di redenzione nelle terre d'Italia, che schiettamente rispecchiassero il volto della patria dai poggi di Fiesole esultanti di oliveti e di vendemmia, alle rocce del Casentino verdeggianti fra i manieri dei signori antichi e le ville agili e raggentilite del popolo grasso e dei lanaiuoli arricchiti; dai palagi e dai parchi di baroni e di principi del bacino padano agli aranceti celestiali della penisola sorrentina.

Prima e dopo di questa triade liberatrice dalla bruma medioevale, non vi ha pittore italiano, che a sfondo arioso e lucente di mistiche figurazioni, non dispieghi una scena serena e geniale del paesaggio italico; quasi che i taumaturghi della bellezza non inten-

dessero distaccare gli aspetti della fede dal suolo del popolo, che sarebbe chiamato a prosternarsi nell'adorazione. E ciò fino a che non sorsero i prodigiosi maestri, che non credettero più necessario l'intervento dell'azione umana nella creazione dell'inno, dell'elegia, della nota epopea, che si adergono belli e sonanti dalle anime vegetali e dal rude petto della materia inorganica. E così il mondo ebbe la consolazione di un'arte nova, semplice e sciolta, che consentiva passione e linguaggio alle rocce ed alle mura, agli alberi ed alle greggi, alle nubi ed ai marosi, ai raggi ed alle ombre.

E si può, fin d'ora, conchiudere che l'arte e la letteratura nostra sono, per più di due parti, materiate della sostanza, che Virgilio e Orazio, Dante ed il Petrarca, il Perugino e Salvator Rosa trassero fuori dal seno della natura italiana e che gli epigoni di tanta famiglia, fino al Manzoni, al Foscolo, al Pindemonte, al Leopardi, al Carducci, al Pascoli, al D'Annunzio, altro non fecero che proseguire e ampliare l'archivio, la biblioteca, la galleria del paesaggio, a cui Omero scrisse il proemio con gl'incantesimi di Circe, figlia del sole, e con le vendette immani del Ciclope siciliano.

Come tutto ciò che è italico ebbe ed ha indole e forza d'universalità, così un plebiscito mondiale, ci prescrive culto e rispetto alla maestà della natura e trasferisce i comandamenti del *non rubare* e del *non ammazzare* dalla società antropica alla società più ampia e non meno santa delle colonne e dei portici, delle costruzioni e delle statue, dei giardini e delle foreste, dei fiumi e delle marine, del camposanto umano e del cimitero paleontologico, in cui dormono in pace la felce arborea e il mastodonte.

A sanzione del codice universale di bellezza e di civiltà, a prevenzione ed a repressione di fraudi, d'insidie, di assalti degl'iconoclasti e della barbarie nova, sta, per ora, in Italia la sola pena dell'infamia: ma i custodi del patrimonio e i giudici del malefizio sono una legione internazionale.

A guardia delle sorgenti e del tempietto del Clitunno stanno tre giganti: Virgilio, Byron, Enotrio. Ugo Foscolo stringe sempre la sciabola di capitano cisalpino per respingere i profani dalle piante, ove pensò i « *Sepolcri* » e dal tiglio, alla cui ombra la Musa sorrideva a Giuseppe Parini. E su chi si attenti di deformare una linea di quel poderoso dorso di arena, di pomice e di lava, a cui riluce la marina di Capri, il porto di Napoli e Mergellina si distenderà dalla chiesetta di S. Vitale, di fra le arche lapidee di Virgilio e del Sannazzaro, in atto di castigo l'esile braccio di acciaio del cantore della ginestra!

V'è una leggenda, vi è una storia, vi è una fiorita virginale di gigli e di cantici attorno alla figura pallida e trafitta di San Francesco, che chiamava fratelli il fuoco, il vento, il sollione ed il lupo e sirocchie: la pioggia, la pruina e la neve, tutti e tutti stringendo in un paesaggio solo, in un solo panteistico amplesso di dolore e di estasi, di carità e di pietà umana. Chi mai oserà dunque di manomettere i monti e gli antri, le siepi e le selve, i cenobi e i campanili dell'idillio francescano e discerpare il roseto della Porziuncola, su cui trema ancora qualche lagrima, qualche goccia di sangue dell'apostolo poverello degli umili e dei diseredati?

Sulle alte concrezioni calcaree del Velino, il terribile Aroldo maledice ai profanatori delle acque canore precipitanti alle Marmore, nel mentre l'amante di Lalage, Ulisse redivivo, tende l'arco in faccia agli edili e agl'ingegneri, che vorrebbero provarsi a demolire il paesaggio che egli aveva dedicato all'amore delle generazioni lontane.

Guerrin Meschino e Tannhäuser, con in pugno spadoni fiammeggianti, respingono gl'inetti alla vita e alla gioia nella spelonca, che sui monti Sibillini nel Piceno introduce, attraverso porte di bronzo agitate dal vento e atteggiate a mostruose ganasce, nel paradiso di Venere maga e demonio.

Legioni di Ciclopi, proteggono le multiformi sembianze del paesaggio sardo, eretto dalle Grazie e dai terribili figli di Gea; del paesaggio qua e là dominato dagli aerei nuraghi selvaggi, nelle cui costole di pietra cova il segreto dei primissimi Italioti.

Sia maledetto il sacrilego, che, celando tentazioni viperine si accosti alle piane ed ai monti, alle foreste ed alle selve, che custodiscono i ricordi e il sentimento di Benedetto da Norcia e di Scolastica: romani dell'ultima ora, a Subiaco, a Monte Cassino, presso le badie primogenite, che udirono il nerbo dello studio e del lavoro pareggiati alla santità del digiuno e della preghiera.

Chi mai presumerà di turbare la funerea solitudine di Amalasunta, relegata dai barbari consanguinei sul lago di Bolsena a punizione di amata romanità? Chi non arresterà l'ascia dinanzi agli abeti patriarcali di Vallombrosa e di Camaldoli, che rammentano e rimormorano ancora litanie cantate di asceti, ragionamenti e prove di scienziati e versi immortali.

Ma Augusto Von Platen, l'Orazio tedesco, sta pronto a trafiggere con epigramma dilacerante quel folle, che si attentasse a mutare l'aspetto delle ripe ardue del Busento, nel cui letto i Goti, stornate le acque, sotterrarono sperando nella risurrezione alla vita e alla battaglia, il corpo e la superbia di Alarico.

E il genio della patria stringe il suo manipolo di saette a guardia del paese immenso, che copre di una coltrice di aiuole e di statue, le ossa dei nostri grandi morti, dall'Ossario di Solferino a Groppello, da Santena a Staglieno, dal Pantheon a Caprera.

La causa del paesaggio italiano si affretta verso gli orizzonti della vittoria; da che perfino sotto la toga di severi magistrati ferve la riprovazione degli abbandoni e delle devastazioni. Udite come un consigliere di Cassazione, l'avv. Mario D'Amelio giudica e protesta in cospetto di recenti profanazioni romane.

SULLE ORME DI DANTE. — PUNTA DEL CORVO (ove esisteva il convento di Frate Flavio).

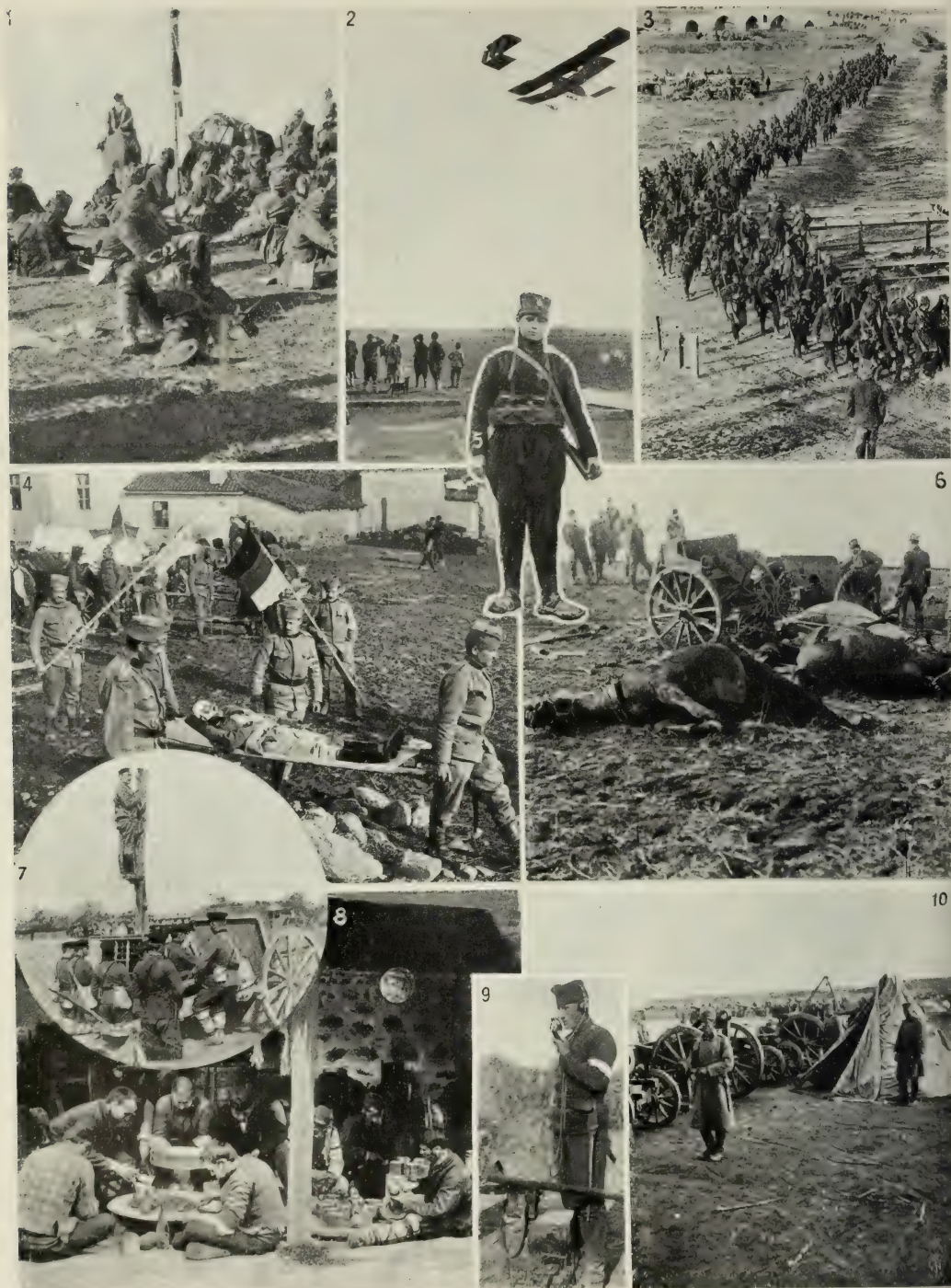
« Ciascuno di voi ha udito il grido di allarme che, in questi ultimi mesi hanno dato i nostri quotidiani per il pericolo che corre il paesaggio oraziano di Vicovaro. I bisogni sempre crescenti della capitale minacciano di far perire miseramente la dolce visione arborea che Orazio amò, e che a lui fu cortese di calma e di ombre. Nè questo è il solo allarme recente. La stampa e il parlamento si sono occupati e preoccupati del progetto di demolizione del giardino pensile di Villa Aldobrandini, del magnifico scenario, che si offre a chi sale da Magnanapoli verso Via Nazionale, per costruirvi comode ed utili abitazioni. Le nuove minacce fanno rivivere i ricordi dei sacrifici antichi e rimpiangere la verde sommità di Villa Colonna, che il Velasquez dipinse, i cipressi di Villa Ludovisi sempre verdi nella poesia di Goethe; la distruzione di Villa Patrizi, dove nel '700 furono austeri convegni di bellezza e di cultura; e le altre molte violenze fatte alle bellezze naturali in questa Roma, in cui pure è così vivo l'amore al bello. E fuori Roma le minacce e i pericoli per i monumenti naturali appaiono non meno gravi e frequenti. Un progettato deflusso delle acque del Velino, all'inizio del cavo di Manio Curio Dentato, minaccia di immiserire la gigantesca colonna della cascata della Marmore; un'incuria secolare rischia di far perire la Rocca Scaligera, che ospitò l'Alighieri, e atterrare le linee del paesaggio di Sirmione, su cui aleggia la poesia di Catullo e del Carducci; la costruzione di una linea tramviaria attenta all'integrità delle mura storiche di Lucca; le torrette della luce elettrica hanno offeso già la bellezza del paesaggio lagunare di Venezia... ».

A proposito però di paesaggio monumentale si distendono ancora per l'Italia continenti inesplorati. La comune erudizione non si allontana molto dal ciclo di conoscenze, che le guide, le conferenze, le efemeridi hanno rese popolari: il Lario, pronao trionfale d'Italia e gli altri laghi, mobili specchi al sorriso di Ninfe, di Muse e di Grazie; la decrepita quercia del Tasso a dorso di Sant'Onofrio; il lauro di Arcetri, alla cui ombra ragionarono dell'infinito Milton e Galileo; il ponte di Augusto sulla Nera; la beatitudine di Monreale, angelico terrazzo sulle ville paradisiache e sulla Conca d'oro di Palermo; la grotta di Byron, lo scoglio di Quarto, la spiaggia, ove arse il rogo iliaco di Shelley, in quest'anfiteatro di glorie naturali ch'è il mar di Liguria; la landa e il capanno di Pastorara, ove il gran cuore di Anita Garibaldi cessò di battere; il mandorlo di Villa Glori, santificato dai due ultimi lioncelli della patria nutricati da Adelaide Cairoli, le gole omeriche di Tagliacozzo, la Rocca di Astura, la Piazza del Mercato di fronte al golfo partenopeo, cioè le stazioni tragiche del biondo giovinetto Corradino di Svezia...

Chi sa, a ragion d'esempio, che nei dintorni di Ascoli Piceno frondeggia ancora un platano colossale piantato da un reduce delle Crociate, ed è sempre battuto da armenti e da turbe di devoti accorrenti al richiamo della messa il ponte nativo edificato dalla veemenza di due rupi staccatesi a un tempo dall'una e dall'altra sponda del fluvione e nel cozzo delle teste arrestate? E dal poetico e gagliardo Abruzzo giù giù fino al Pizzo di Calabria ed alle tricuspidi di Trinacria, quante pagine miniate, quanti arazzi di luce e di verde, quanti prospetti di guerra, di amore, di poesia aspettano ancora quella tutela materna che John Ruskin statuiva come obbligatoria per gl'individui, per le nazioni, per le razze!

Le ultime e portentose rivendicazioni, che involgono in sè elementi essenziali di onore, di educazione, di ricchezza, passano e debbono essere fatica e gloria del nostro Touring Club, intitolazione esotica di pensiero, di carattere, di coscienza fortemente italiani.

prof. GIUSEPPE CASTELLI

Direttore Generale dell'Istituto Nazionale Artistico di Roma.

LE SCENE DI GUERRA. - Questa guerra che già è costata tante vittime, ha mostrato all'Europa intera come Serbia, Montenegro, Grecia e Bulgaria sapessero ordinare silenziosamente i loro eserciti.

1. I soldati della guardia turchi durante un « *Alt* » dopo la disfatta di Lulo-Burgas. — 2. Il tenente bulgaro Loultscheff atterra a Mustafà Pascià dopo aver volato su Adrianopoli. — 3. La fanteria turca dopo la disfatta di Lulo-Burgas si ritira a Ciorlu. — 4. Dopo la battaglia di Urania: i Serbi raccolgono i loro feriti. — 5. La Giovanna d'Arco di Serbia: Sofia Jovanovitch, presidentessa di uno dei Comitati Serbi, che combatte contro i turchi. — 6. Kumanovo: cannoni turchi abbandonati. — 7. Artiglieria bulgara: torretta di puntamento. — 8. Volontari bulgari che preparano munizioni e bombe. — 9. Serbia: telefono da campo. — 10. Sul campo serbo.

La terza carovana invernale del Touring

IN SLITTA SUL MALOIA. (fot. Wehrli).

Dallo Spluga al Bernina attraverso il Maloia.

(3-10 Febbraio 1913).

Impossibilità logistiche ed altre circostanze indipendenti dalla nostra ottima volontà ci hanno tolto di esaudire il nostro desiderio vivissimo di organizzare la nostra terza manifestazione invernale, con scopi educativi e turistici, esclusivamente in territorio del Regno: e non è che noi abbiamo tralasciati studi e mezzi allo scopo. La nostra carovana compirà quindi una magnifica traversata dallo Spluga al Bernina.

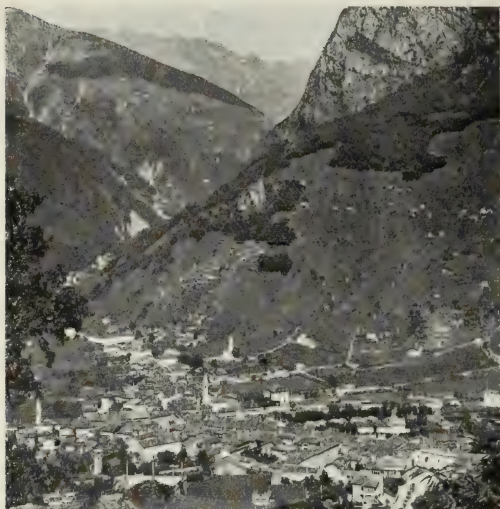
E' caduta la prima neve nella Padana a ricordare che le Alpi da tempo hanno messo il manto luminoso di bianco, di azzurro e di acciaio dell'inverno e del gelo.

Chiuse le grandi caccie, spenti gli splendori autunnali dei nostri laghi e delle nostre colline, dei castelli, delle ville, dei parchi, aperte le scuole, ripulsa nella sua affaticata pienezza la vita cittadina nel sole smorto, nel cielo bigio, nelle nebbie grasse, nel tedioso, umido brivido del freddo urbano o nel chiuso alitare greve di fiati e di vapori. La montagna si spopola: più le automobili non la corrono sui fianchi; più le comitive non ne popolano le praterie, le pinete, i laghi; più i giovani ferrati non ne scalano le pareti. Gli alberghi hanno chiuso gli occhi: così le case, le capanne e la montagna si raccoglie nell'immane candore del silenzio e della sua profonda eco di azzurro.

UNA PATTINATRICE.

Dappertutto così? In Italia, quasi. Non in Isvizzera, in Savoia, in Trentino, in Tirolo, nella Baviera, nella Sassonia.

E' noto che gli *sports* invernali, per geniale intuito di dirigenti, per sagace cooperazione di interessi e di energie, hanno completamente trasformato in quelle regioni la morte invernale in salute e vita e spasso e gioia.

Noi stessi, italiani, che pur sembriamo sconoscenti nella grande moltitudine del fascino della vita invernale alla grand' aria della montagna italiana, ci siamo già formati in certi ambienti delle consuetudini per cui le vacanze,

Dall'alto in basso: CHIAVENNA - POSCHIAVO - TIRANO.

che una volta si prendevano totalmente nella stagione estiva o autunnale, si dividono ora tra l'estate e l'inverno; — e l'Engadina e la Savoia si vanno anche d'inverno popolando sempre più, come d'estate, di frequentatori italiani.

Non è solo oggi, e non è solo da ieri, che in questa *Rivista* viene bandita la buona parola di propaganda a favore dell'organizzazione delle stazioni italiane di *sports* invernali, che sono fonte di salute agli uomini e di ricchezza al Paese: che il vivere in montagna alle temperature glaciali, ma nella nitidezza asettica e antisettica della limpida atmosfera costituisca una nuova norma di igiene individuale e sociale, è ormai assodato nell'opinione pubblica, anche da noi, ove l'esercizio degli *sports* e del turismo invernali ha guadagnato sempre più le simpatie della gioventù ed è entrato nelle consuetudini igieniche e nei metodi di vita di quella classe di persone che possono concedersi, come disponibilità di tempo e di risorse economiche, i viaggi ed i soggiorni fuori della loro sede abituale. La consuetudine di andare in Engadina o in Savoia d'inverno, è venuta man mano distraendo energie ed elementi alle feste carnevalesche. Oggi i giovani, fortunatamente per loro e per la razza, e le famiglie abbienti che dedicavano per atavismo l'inverno al ballo, alle feste in costume, ai carri e alle comitive mascherate, sacrificano tutto ciò alla montagna nevosa, al gelo duro, ai turbini bianchi, alle scivolate vertiginose, al pattinaggio veloce ed elegante.

D'altra parte non v'è cantuccio sopra i 1000 metri in Baviera, in Tirolo (nel Trentino assai meno) in Isvizzera, in Savoia, dove, essendovi un piccolo pianoro o un lieve declivio, non si sia organizzato un Comitato di *sports* d'inverno, un *Syndicat d'Initiative*, un *Kurverein;* dove non si sia pubblicato un manifesto; dove non siano grado grado impiantati i termosifoni negli alberghi, sino a poco tempo fa aperti solamente l'estate; dove non si siano man mano col fiorire degli affari costruiti alberghi apposta, dai più modesti ai più sontuosi.

E la cosa ha sempre avuto inizio dalla riunione dell' albergatore o del sindaco col segretario del comune, col maestro di scuola, col fattorino postale, col noleggiatore di cavalli o di vetture, che hanno formato quei piccoli Comitati i quali, in alcune località, sono andati poi assurgendo a funzioni direttive superiori per la notorietà ed il benessere di tutta una regione. E questi Comitati, e questa fusione modesta, ma fiduciosa, di interessi e di ideali, hanno ovunque operato con l'anticipo delle spese, col rischio dell'impresa e non già con lo sfruttamento in erba del benessere avvenire, con la messa fittizia in valore di energie non coltivate, o colla capitalizzazione di redditi non maturati.

Non è a dire che anche in Italia non si siano fatti nobili tentativi: per l'esempio del di fuori e per la persuasione nostrale, alcuni di essi furono anche abbastanza fortunati, ma non si è giunti ancora — è bene di essere sinceri — ad un assetto duraturo di stazioni invernali stabili felicemente organizzate.

Si sono fatti esperimenti e si fanno gare un po' dovunque, a Balme, a Bardonecchia, in Val d'Aosta, a Limone, a Introbio, in Val

Alla dogana di Spluga (m. 2040) - meta della gita in slitta.

Formazza, al Mottarone, in Valle Spluga, a Bormio, alle Grigne, nelle Valli Bergamasche, in Val Camonica, ad Asiago, nel Cadore, nel Friuli, nell' Appennino Modenese e in quello Abruzzese; ma che sei o sette anni di propaganda e di fatiche e di sforzi di Comitati, di Ski Clubs, di Consolati del Touring, della Direzione Generale stessa del Touring, abbiano fatta sorgere la vera stazione invernale da poter contendere validamente la fama e il favore delle stazioni dell'estero che richiamano la corrente dei turisti italiani, non si può dire.

Non intendiamo cercare oggi le cause di questa nostra particolare inferiorità. Esse non stanno già nella natura, in quanto è notorio che il versante italiano delle Alpi offre così d'inverno come d'estate, fascini, meraviglie e comodità sportive invidiabili. Nullameno il Touring si lusinga di avere coll'opera propria — alla quale le associazioni sportive avevano preparato già un terreno adatto — dato vita a due centri nei quali un inizio di organizzazione stabile si è compiuto e delle volontà si sono raccolte, perchè questa organizzazione sia duratura e possa man mano assestarsi in modo di essere degna del favore della clientela italiana. Intendiamo parlare della Vallata dello Spluga — Campodolcino e Madesimo — dove soggiornò la prima Carovana di Turismo Invernale del Touring, e della Valle Camonica — Pontedilegno — dove l'inverno scorso oltre alla permanenza della seconda Carovana del Touring, si sviluppò da dicembre a marzo un'attività sportiva notevole.

Il Touring Club Italiano se non ritiene ragione di orgoglio un successo, che è sempre modesto, nullameno intende di continuare a dare la propria attività alla propaganda in Italia di questo nuovo genere di vita in montagna d'inverno. Perciò organizzando la III Carovana Invernale desiderava di offrire nuovamente l' appoggio della propria propaganda a quei due centri di Madesimo e di Pontedilegno, che avevano mostrato volontà di seguire le nostre iniziative. Ma nello stesso tempo il Touring agli amatori delle meraviglie iemali delle nostre montagne, che si affidano all' organizzazione del Sodalizio per vivere una settimana di fantasmagorie iridescenti, intendeva offrire oltre la visione del superbo scenario di sfondo, lo spettacolo della bellezza e del valore dell'attività sportiva che si può svolgere sui campi di giuochi e di *sports* invernali bene organizzati. Scopo didattico educativo a cui il Touring non può mancare.

Costume per sports invernali

CAROVANA IN SLITTA SUL BERNINA.

* * *

Il Touring intendeva quindi allacciare le due località che sembrano voler stabilmente e razionalmente organizzarsi per la stagione invernale con una corsa attraverso l'Engadina, la quale è pur sempre per ora la palestra mondiale di tali *sports*.

Noi siamo dolenti che i fratelli De Giacomi non abbiano potuto approntare in tempo le trasformazioni al loro albergo, per renderlo adatto all'esercizio d'inverno e ospitare quindi la nostra Carovana. Nullameno Madesimo è pago che, malgrado questa deficienza, il Touring inizi questa sua terza grandiosa manifestazione col concentramento nella Vallata dello Spluga e colla superba gita al Colmo dell'Orso e in Val Bregaglia.

Impossibilità logistiche e circostanze indipendenti dalla nostra ottima volontà ci hanno tolto di poter altrimenti dare forma al nostro desiderio vivissimo di svolgere la nostra manifestazione esclusivamente in territorio italiano: e non è che noi abbiamo tralasciati studi e mezzi allo scopo.

La nostra carovana si svolgerà quindi parte in Italia e parte in Engadina in una magnifica traversata dallo Spluga al Bernina.

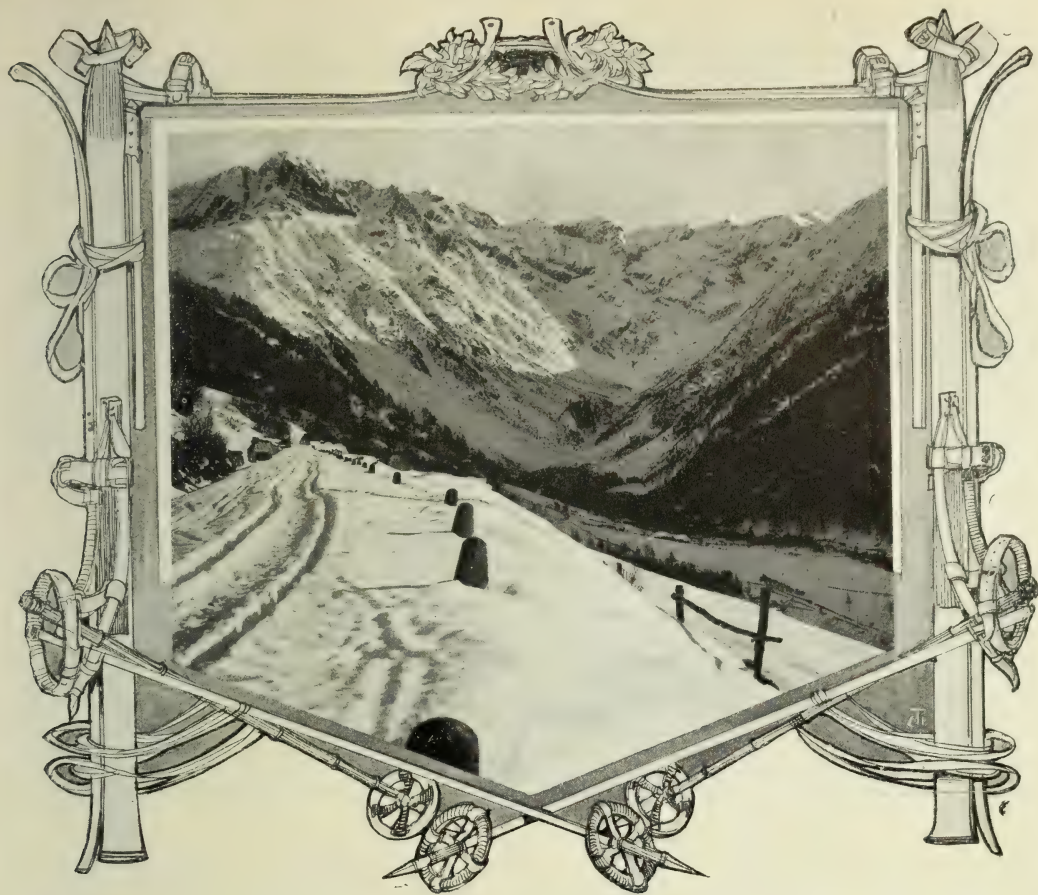
Conviene notare però che Madesimo attende con grande attività a disporre una organizzazione conveniente per l'invernata 1913-14, e quindi quest'anno aprirà d'inverno il solo piccolo Albergo Cascata, riscaldato, per le gare domenicali indette per fine d'anno e l'Epifania; e il Grande Albergo di Pontedilegno riscaldato sarà anche in questo inverno aperto nei mesi di gennaio e febbraio con un vasto campo di *sports* per gare domenicali che avranno inizio colle feste di Capo d'Anno e dell'Epifania sotto il nostro patronato.

Gare avranno luogo pure il 6, 7 gennaio col nostro appoggio a Courmayeur.

GIUOCATORE DI « HOCKEY ».

* * *

Non possiamo presentare oggi un programma particolareggiato della nostra terza carovana di turismo invernale, possiamo però darne le grandi linee. L'escursione si svolgerà ai primi di febbraio, probabilmente dal 3 al 10 febbraio.

La riunione della carovana avrà luogo a

La strada del Tonale al Grande Albergo di Ponte di Legno.

Chiavenna. Di lì, i gitanti convenuti saranno condotti a Campodolcino, dove verranno tutti ospitati nell'Albergo Posta convenientemente riscaldato e che ha una buona organizzazione ed una ottima cucina (come ricordano i nostri fedeli della I Carovana).

Nel secondo giorno una teoria fantastica di una settantina di slitte, condurrà tutti i gitanti attraverso le pittoresche meraviglie della Vallata dello Spluga scintillante di ghiacci, fino alla Dogana, a duemila metri, dove avrà luogo la colazione calda: nella giornata ritorneranno a pranzare e a pernottare all'Albergo Posta a Campodolcino.

La nostra prima gita in islitta allo Spluga ha fatto epoca. Coloro che nel 1910 vi parteciparono, sia movendo da Campodolcino, sia movendo da Madesimo, ne conservano ancor il più vivo ricordo, come un vivissimo ricordo ne conservano coloro che ne gustarono le sceniche impressioni di grandioso presepio nelle serate cinematografiche.

Nella terza giornata i gitanti scenderanno da Campodolcino a Chiavenna e da Chiavenna saliranno a Vicosoprano con vetture. Da Vicosoprano si riprenderanno le slitte (risalendo la Valle Bregaglia che è fra le più pittoresche) per raggiungere il Maloja, dove al Grande Albergo Maloia Palace avrà luogo il pranzo ed i gitanti saranno tutti alloggiati.

Il quarto giorno dal Grande Albergo del Maloja si andrà, sempre in islitta, a St. Moritz e Pontresina.

Malgrado ogni nostra buona volontà ci è riuscito impossibile di trovare alloggio a S. Moritz Dorf: però la regione non manca di ottimi alberghi di primo ordine che già ordinariamente accolgono i forestieri che passano l'inverno in Engadina. Noi abbiamo dovuto distribuire la nostra carovana per metà a S. Moritz Bad e per metà a Pontresina.

A S. Moritz la Carovana fruirà dello spettacolo delle Gare sportive, non solo, ma i partecipanti alla Carovana avranno facoltà di allenarsi o esercitarsi su quelle piste da ghiaccio o da neve, classiche in tutto il mondo per svolgimento di esercizi, giuochi, ecc.

A S. Moritz e a Pontresina, i gitanti faranno un arresto di quattro giorni appunto per dedicarsi, coloro che lo possono o lo desiderano, agli *sports* invernali e per godere gli altri lo spettacolo veramente grandioso di

Veduta generale di St. Moritz Dorf.

quell'ambiente dove convengono dai quattro canti della terra i virtuosi più celebri dello *ski* o del pattino, e dove il professionismo dello *sport* e dei divertimenti invernali è assurto al più alto grado di perfezione e di varietà.

Non mancheranno quindi le *gimkana* sul ghiaccio, le corse di cavalli sulla neve, le partite internazionali di *curling*, di *hochey*, le feste notturne, i concorsi di eleganza ecc. Conviene qui notare che l'epoca scelta per la carovana corrisponderà alla settimana culminante della stagione engadinese nella quale sul lago di S. Moritz si correranno il *derby* e i grandi premi delle corse al galoppo, di *ski-kiöring* e di slitte.

Conviene anche notare che Pontresina, che pure ha grandi campi di sports invernali, dista da S. Moritz 20 minuti di tramvia elettrica esercita anche d'inverno.

La Carovana scenderà poi, colla miracolosa ferrovia del Bernina e con slitte fino a Poschiavo ed a Tirano, dove, fatta colazione, si scioglierà, potendo ognuno da quel centro, capolinea delle ferrovie elettriche della Valtellina ritornare rapidamente alla propria sede di affari, oppure proseguire da quel nodo di strade turistiche per Bormio, o l'Aprica e più in là per la Val Camonica e Pontedilegno.

L'itinerario della manifestazione è quindi dei più pittoreschi, ma non è dei più facili ad organizzarsi, sopratutto per il gran numero di slitte che la gita allo Spluga e quella attraverso l'Engadina reclamano.

Il Touring perciò, intendendo di far svolgere contemporaneamente a tutti i partecipanti lo stesso programma, deve limitare la Carovana a non più di 100 persone.

Il Touring apre sin d'ora le iscrizioni colla tassa individuale di L. 195, compresa in essa ogni prestazione da Chiavenna a Tirano, e cioè i trasporti da Chiavenna a Campodolcino, le gite in slitta da Campodolcino allo Spluga e ritorno, i trasporti da Campodolcino a Vicosoprano, e, per il Maloja, a St. Moritz e Pontresina, il tragitto in islitta e ferrovia del Bernina, da S. Moritz e Tirano, e naturalmente il vitto e l'alloggio dappertutto, dal momento del concentramento a Chiavenna al momento dello scioglimento a Tirano, colla partecipazione a feste, manifestazioni, ricevimenti, ecc., sul percorso.

Noi preghiamo i nostri soci di voler affrettare le prenotazioni richiedendo immediatamente il programma definitivo e dettagliato che sarà spedito subito.

Le inscrizioni si chiuderanno appena il numero di 100 sia raggiunto.

Ed ora, egregi soci, amatori fedeli o novizi della montagna e degli *sports* invernali, preparatevi alla terza manifestazione del Touring dallo Spluga al Bernina!

L'AVIAZIONE MILITARE FRANCESE L'AVIAZIONE MARITTIMA FRANCESE
AL SALON DI PARIGI.

.. VOLARE NECESSE ..

Il Salon di Parigi è la vetrina dove il mondo raccoglie in rassegna le imagini e i segni del progresso compiuto nell'anno dalla scienza, dallo *sport*, dalla tecnica e dall'industria e scopre di esse le tendenze per l'avvenire. Vetrina e negozio nello stesso tempo perchè

MOTORE FISSO A STELLA ANZANI.

questi Salons dell'Aeronautica sono per ora il vero mercato mondiale dell'aeroplano così come quelli dell'Automobile furono per lungo tempo la fiera mondiale del motore e della carrozzeria.

L'infanzia dell'industria nazionale, lo screditο nel commercio, l'assenza di interesse nell'applicazione individuale, hanno fatto che il Salon di Parigi fosse, nei riguardi nostri, frequentato solamente dai pochi cultori idealisti e sportivi dell'aeronautica, e dalle Commissioni militari e marinare d'acquisto.

A supplire a questa assenza dell'Italia ha pensato il Touring Club Italiano, organizzando un Salone vasto e decoroso, e portandovi l'imagine di quanto si è fatto da noi di onorevole in aeronautica, sopra tutto per merito degli aviatori militari. E non è a dire come tale mostra sia stata apprezzata se a Parigi la collocarono ai posti d'onore, vicino all'Aero Club di Francia e se il nostro Governo inviò l'Ambasciatore a visitarla e ad apprezzarla.

Facciamo astrazione dal pallone sferico che nel progresso dell'aeronautica si comporta come nell'aria, dove non avendo moto proprio e vivendo del moto d'ambiente, realizza l'assurdo turistico dell'immoto nel moto, o della stabilità nella velocità. L'aeronautica, coi mezzi semoventi, realizza un progresso attraverso lo *sport*, il turismo e le applicazioni speciali.

Nel campo sportivo gli elementi apprezzabili sono: la velocità, l'altezza, la durata di volo, la distanza compiuta senza atterramento, lo slancio breve, l'innalzamento rapido, l'atterramento su terreno difficile e su piano angusto, il sollevamento di peso, il volo contro vento.

Ora, cogli aeroplani, noi siamo già arrivati alla velocità fantastica dei 190 chilometri all'ora, se pure il *récord* ufficiale omologato è ancora di 170 chilometri; siamo giunti ai 5450 metri di altezza; alle 13 ore consecutive di tenuta d'aria; ai 1017 chilometri volati in un giorno senza scalo; al sollevamento di 10 passeggeri; al volo con 60 a 70 chilometri di vento; allo slancio di 6 metri; all'innalzamento a 1000 metri in 8 minuti.

Una corona di impressionanti risultati che

L'AUTOCARRO-OFFICINA DELLE SQUADRIGLIE AEREE FRANCESI: 1. L'OFFICINA NELL'INTERNO DEL CARRO — 2 E 3. L'AUTOCARRO APERTO AI FIANCHI.

fanno fare un balzo prodigioso all'aviazione, verso un avvenire che mente umana non può oggi inquadrare in confini determinati.

Ed anche nel 1912, si è affermata la verità che lo stimolo principale al perfezionamento dell'organo meccanico di locomozione è lo *sport*. Fu il regolamento della Gordon-Bennett che sollecitò il costruttore a realizzare nell'apparecchio le attitudini per la fantastica velocità; furono i termini di gara dei *raids* che assillarono industriali e piloti alla ricerca del meglio per la scavalcata fulminea di montagne, di piani, di paesi, di mari, di continenti; furono le imposizioni del Concorso Militare francese — Concorso pur sempre sportivo — che indirizzarono l'industriale alla ricerca delle forme e degli organi che potessero dotare l'aeroplano delle possibilità di rapido innalzamento, di veloce trasporto di carichi, di atterramento difficile, ecc.

Quanto ai dirigibili, noi italiani siamo dei maestri della costruzione; ma da quando i francesi e i tedeschi — non è mai sufficiente ripeterlo — hanno copiato le concezioni di Crocco, di Forlanini, di Ricaldoni, la forma degli involucri, i piani di stabilità e di impennaggio, elementi essenziali della nave, essi ci hanno sopravanzato in modo impressionante, giungendo a far navigare nell'aria il dirigibile *Adjutant Réau* per 21 ore e mezza senza scali e senza rifornimento, a fargli compiere 807 chilometri senza scalo, a far superare al *Condé* l'altezza di 3000 metri, a portare con i Clément Bayard e cogli Astra ventine di persone con cubature inferiori alla nostra serie *M*, senza contare i grandi viaggi dei Zeppelin di traversata della Germania, del Mare Baltico e del Mare del Nord.

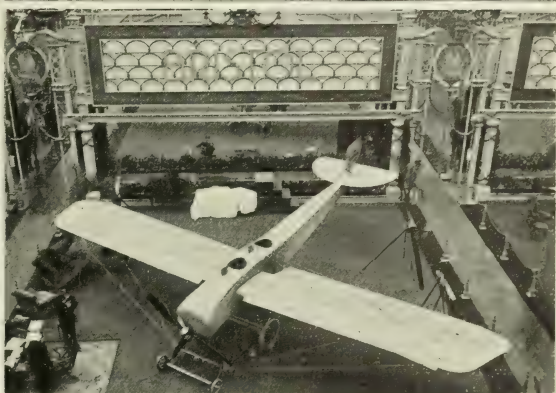
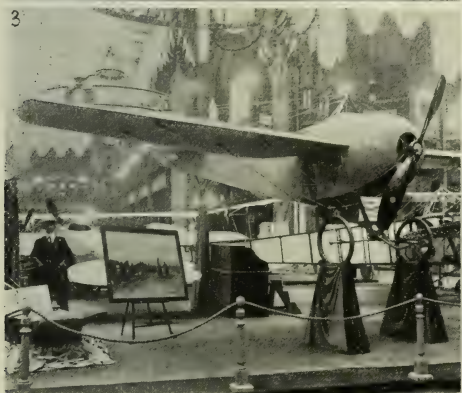
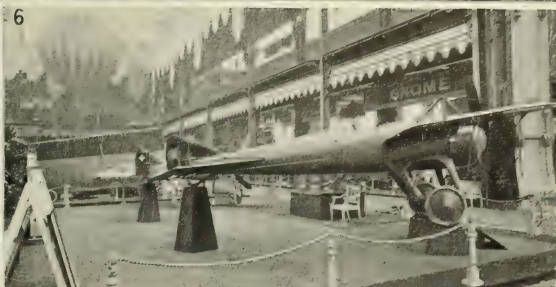
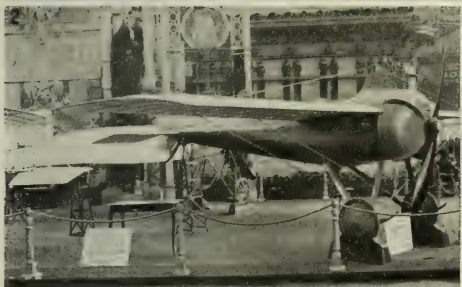
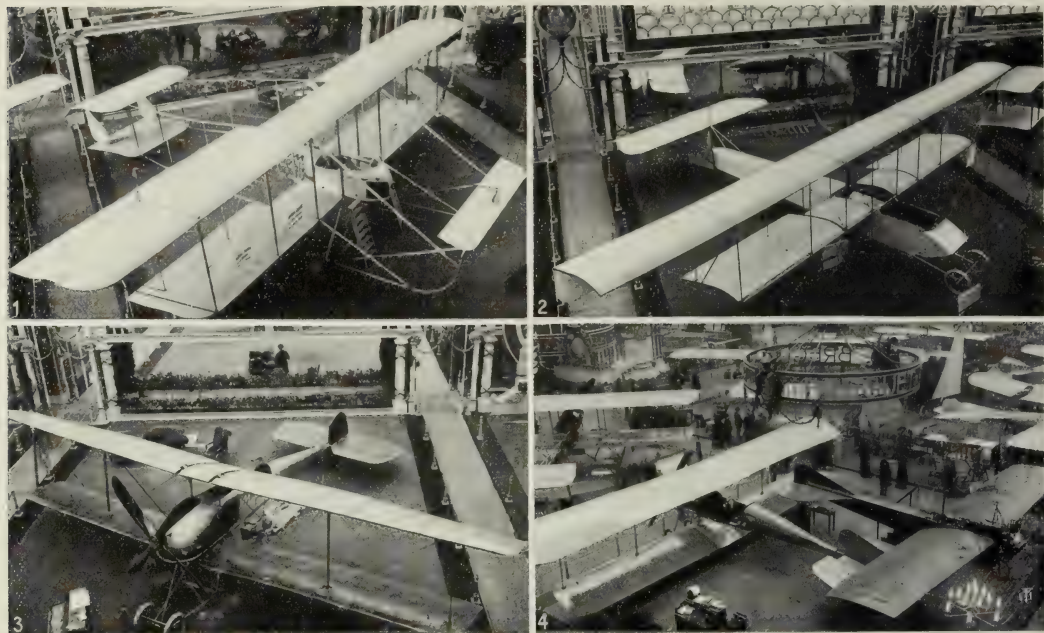
Come turismo, non si può dire che si siano fatti altrettanti progressi. Il turismo, sin qui, e cioè la traversata da città a città, sopra campagne e sopra montagne, ha sempre avuto un principio e una finalità sportivi.

Originalità che segnano l'inizio dell'entrata nella pratica dei mezzi meccanici di locomozione se ne sono avute, è vero: l'aeroplano ha già servito a Latham e Martinet, per la vera caccia al volo, a White pel suo viaggio di nozze, ad altri per l'opera pietosa del veloce trasporto di un medico e di un prete al capezzale di un infermo: con l'aeroplano hanno già atterrato in pieno Palazzo di Giustizia a Parigi per andare a difendersi da una causa di contravvenzione di circolazione; vola già una berlina aerea; e in dirigibili come gli Zeppelin si viaggia di già in cabina salone, cabina ristorante, e forse presto in cabina letto. Ma tutto ciò, se è un indizio che verrà tempo in cui l'aeronautica sarà un costume di vita normale, non costituisce per

1 5

2 6

3 7

4 8

GLI AEROPLANI 1913: I MONOPLANI. — 1. MONOCOQUE BLÉRIOT — 2. ID. BOREL — 3. ID. NIEUPORT — 4. MONOP. MORANE SAULNIER — 5. MONOC. DEPERDUSSIN — 6. IL DEPERDUSSIN DELLA GORDON BENNETT — 7. MONOP. BRISTOL — 8. SCHELETRO DEL MONOP. HANRIOT.

GLI AEROPLANI 1913: I BIPLANI. — 1. Biposto Maurice Farman — 2. Biposto Sanchez-Besa — 3-4. Biposti Breguet.

anco se non del virtuosismo personale o tecnico.

Ora prima di esaminare risultati e metodi di applicazione dell'aeronautica agli scopi militari, marinari e coloniali, vediamo che cosa ci ha rivelato il Salon come tendenze e avvenire della tecnica e dell'industria.

Una novità che balzasse fuori a sconvolgere le basi del progresso dell'aeronautica non s'è vista. Nessun trovato pratico ancora del volo verticale col mezzo di elicotteri, niente ortotteri, banditi gli inventori dei catastrofici modelli, e nessun apparecchio che dimostri una capacità a realizzare il sogno del volo al vento, senza motore, che sembra essere seppellito nella tomba di Wilbur Wright.

Il progresso è nei perfezionamenti di dettaglio degli organi essenziali già noti.

Essi tendono a sostituire la fusoliera aperta a traliccio con dei corpi completamente rivestiti nei quali gli organi sono nascosti e che sono a forma di *coque* come la chiamano i francesi, chiglia, come potremmo dire noi, salvo miglior denominazione di D'Annunzio.

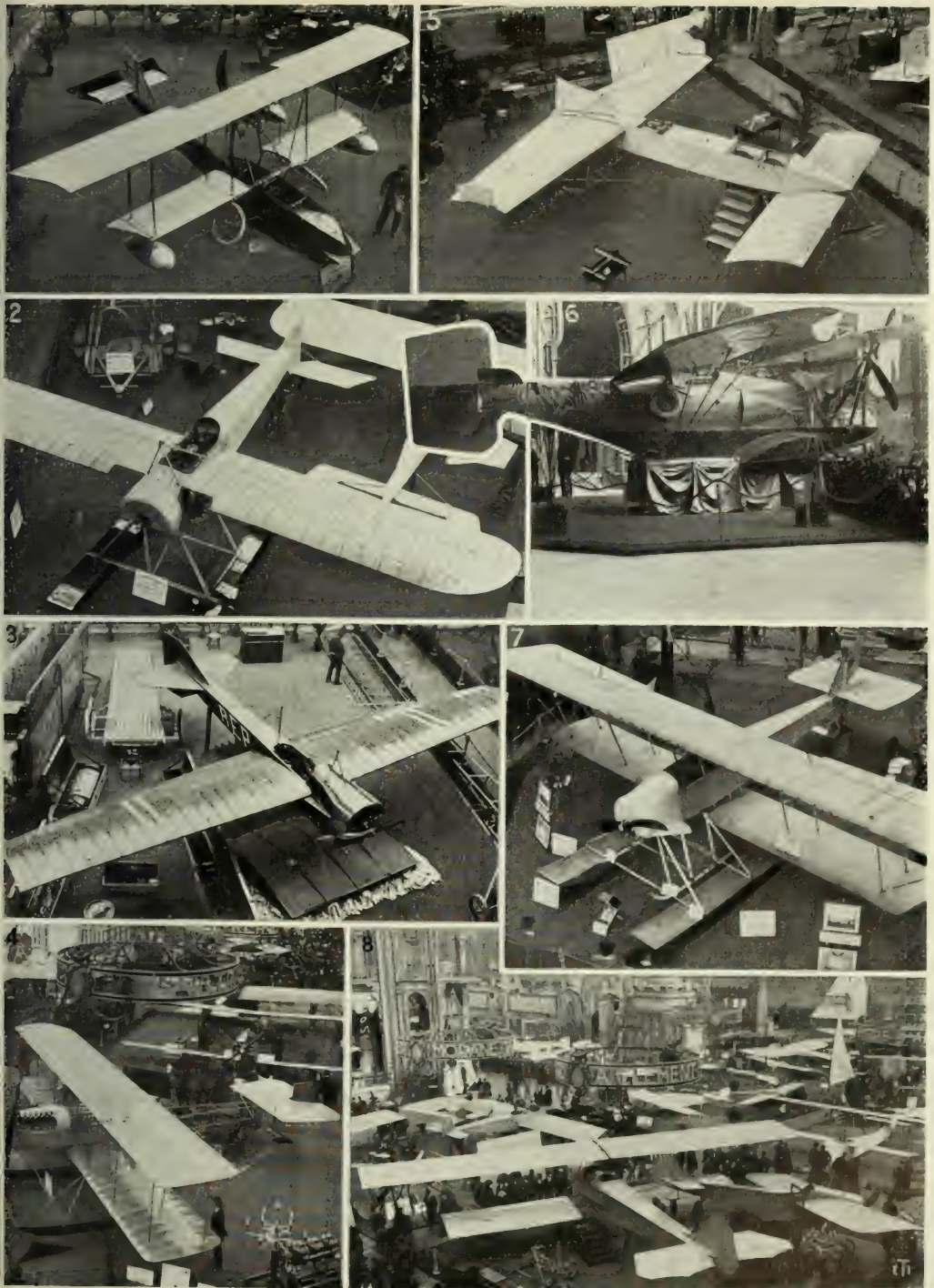
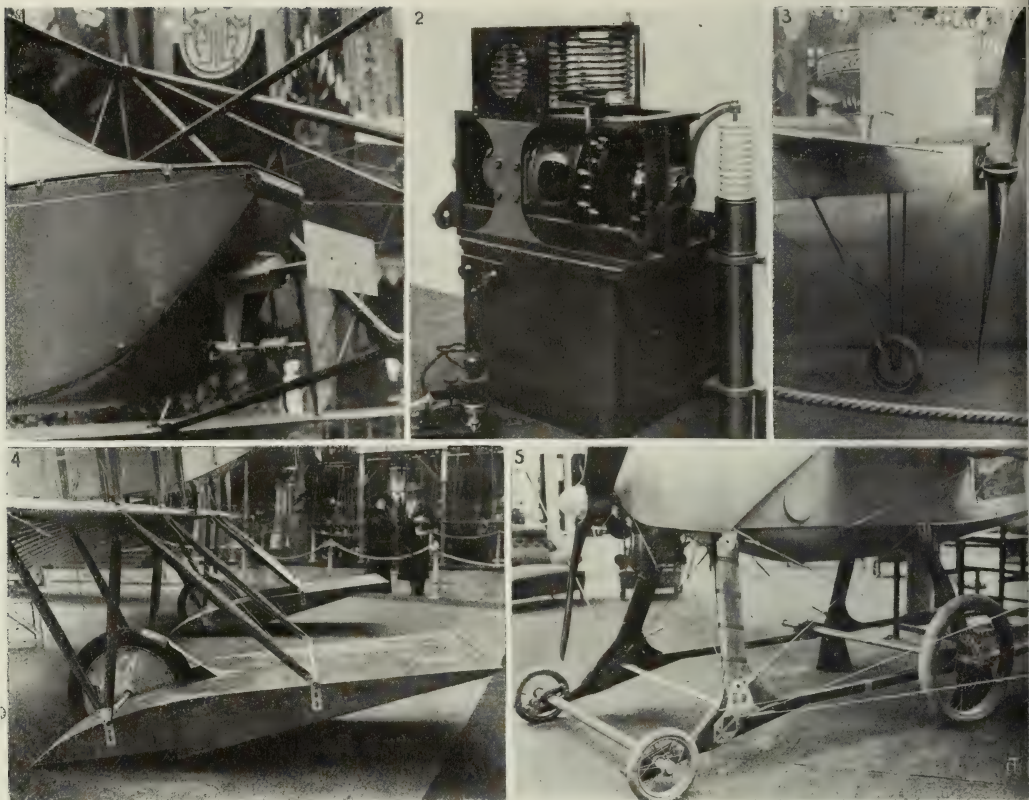
Infatti mentre una volta si parlava di biplani e monoplani, e poi di biposti e monoposti, la voga è dei *monocoques*, secondo le formule e le svelte linee dei nuovi Blériot, Deperdussin, Nieuport e Borel.

Un perfezionamento sensibile si ha nei carrelli di atterramento, i quali sono resi più robusti e semplici di elementi con i lungheroni poderosi che cacciano innanzi le ruote blindate: aboliti in generale i pattini anteriori; la fusoliera e le nervature delle ali van mano mano trasformando la loro materia dal frassino all'alluminio e all'acciaio, mentre i tessuti che ricoprono gli scheletri delle ali e delle fusoliere sono sostituiti in parte da lamiere per blindare quegli organi che devono essere difesi dagli urti o dalle percosse e nel resto sono impermeabilizzati all'*emaillite* ad evitare strappi, stendimenti o torsioni dovuti al succedersi vario degli agenti meteorologici.

Così perfezionamenti si sono studiati nella messa insieme delle varie parti e negli attacchi relativi per ottenere senza danno della robustezza, la maggior rapidità di montaggio e di smontaggio, non solo, ma il minor ingombro pel trasporto per via di terra, sia per ferrovia, che per via ordinaria.

Naturalmente la grande maggioranza degli aeroplani esposti sono dei multiposti e più specialmente dei biposti a *tandem* come il Blériot, il Bristol, il Nieuport, il Borel, il Deperdussin, il Morane, o dei biposti a *tandem* contrapposti o a triposti come il Breguet.

La questione della stabilità automatica, che è così importante per la sicurezza del volo, non ha fatto dei grandi passi. Non si è ancora trovato l'organo vitale che dia all'apparecchio la preziosa qualità, mentre differenti sono gli ordegni supplementari, che dagli inventori si propongono per ottenere questo scopo e dei quali il proto-tipo è ancora quello del Doutre.

Il complesso dunque di questi perfezionamenti porta a dare all'aeroplano un aspetto diremo più carrozzato oltre che più robusto.

GL'IDROAEROPLANI 1913: Donnêt Levêcque con galleggianti e ruote — 2. Monop. Borel — 3. Monoplani Rep — 4. Bip. Astra — 5. Canard Drzewiecki — 6. La nave aerea « La Marseillaise » di Breguet — 7. Bip. Goupy — 8. Bip. Clement Bayard

PARTI E ACCESSORI: 1. Lo stabilizzatore Doutre — 2. Apparecchio di telegrafia senza fili pe aeroplani — 3. Eliche e impennaggi in coda della torpille D'Artois — 4. Carrello Caudron anfib con ruote e galleggianti — 5. Carrello Bristol.

più stabile, più sicuro e più potente: l'aeroplano comincia a diventare l'aerocarro.

Dei motori, mentre da tempo si continua ad affermare dai tecnici che il motore rotativo è un ordigno di transizione che dovrà sparire, il Salon abbonda quest'anno più ancora dell'anno scorso, di motori rotativi, i quali sono tutti più o meno fondati, salvo lievi modificazioni, sul principio del Gnome, così come tutti i monoplani si fondano, salvo modificazioni, sul principio del Blériot.

E non è detto che gli allievi non possano in questi due campi superare il maestro. Una novità nel motore consiste nella messa in marcia dal seggiolino che elimina il colpo d'elica iniziale da terra, e la servitù iniziale della squadriglia di uomini per lo slancio. Però i motori a cilindri fissi, sia verticali sia in V vanno pure diffondendosi con dei modelli veramente eccellenti, presentati dalla vecchia guardia dell'industria automobilistica, come l'italiano Anzani, e Renault, che detiene il *récord* di durata, il De Dion, il Panhard, il Clement-Bayard, ecc.

I costruttori d'aeroplani avendo perfezionato i loro apparecchi col dare alle superfici portanti una maggior potenzialità di sollevamento, i costruttori dei motori se ne son valsi per abbandonare i pericolosi eccessiv alleggerimenti e conferire al motore col pes maggiore, robustezza e durata più grand Ciò nei motori fissi più che nei motori rota tivi. I motori d'aviazione, sono quasi tutti rendimento e velocità variabili. Ordegni sup plementari sono gli indicatori di velocit propria e di velocità relativa dell' appa recchio; segnalazioni preziose queste, pe regolare ed orientare la navigazione di chi s trova nell'aria senza un differente controll dell'apparecchio che lo porta.

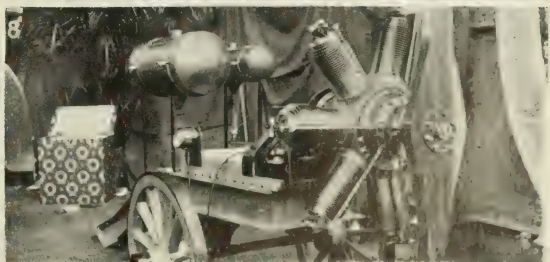
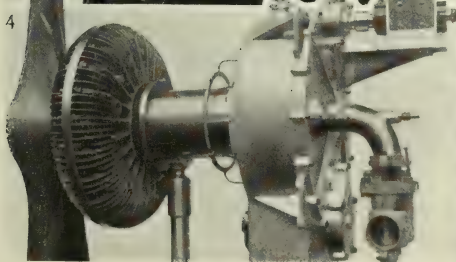
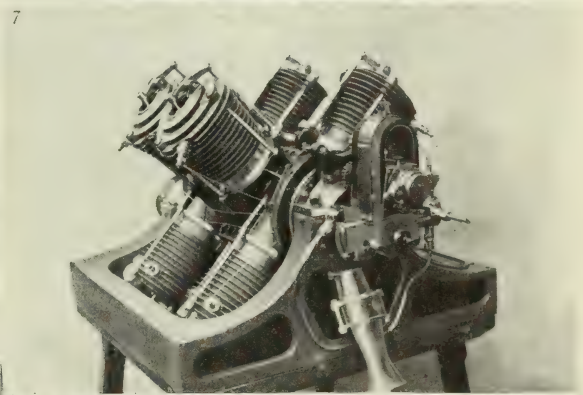
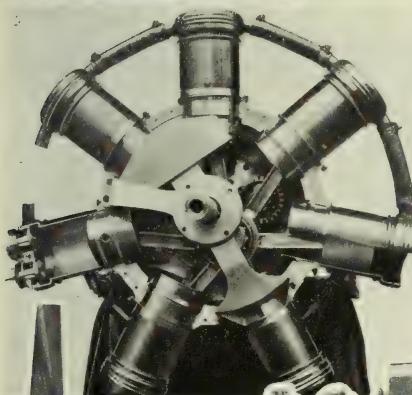
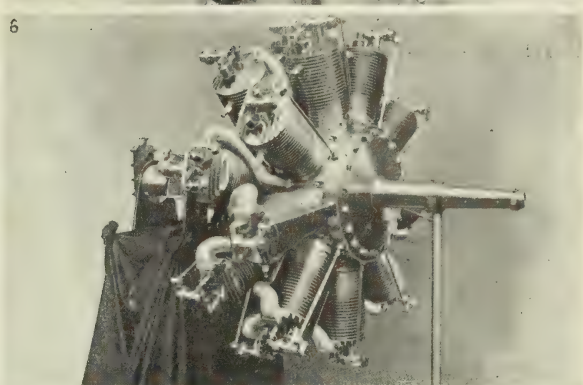
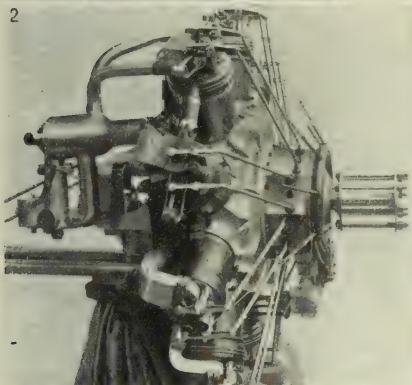
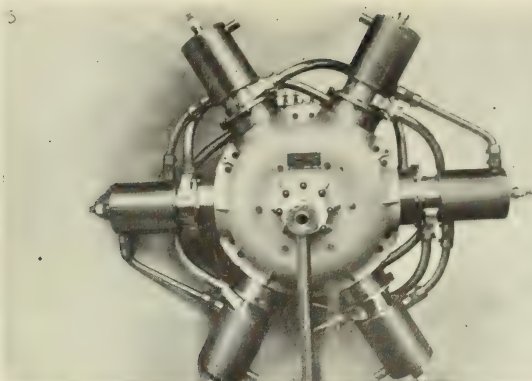
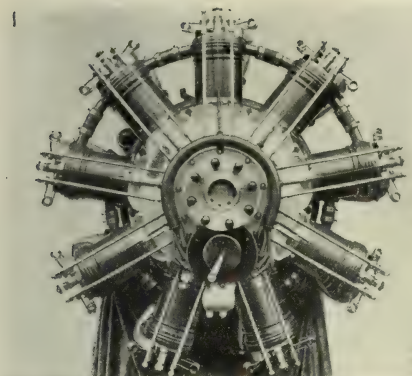
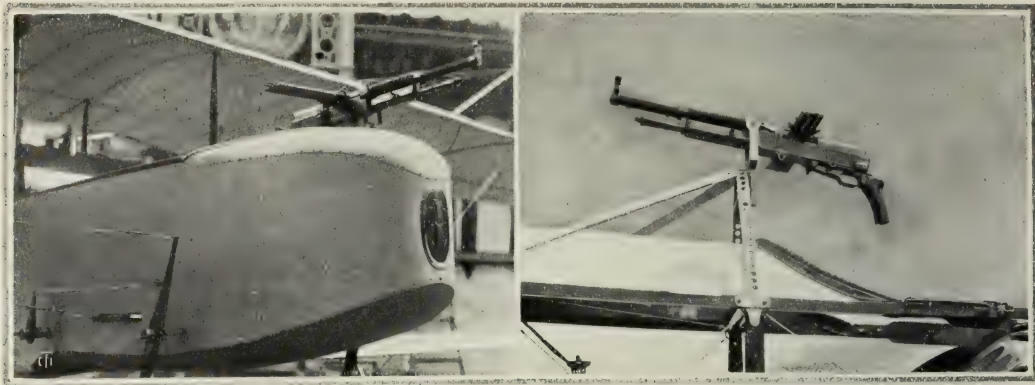
La rivelazione del 1912, se una ve ne stata, è quella dell'aero-idroplano.

Già dall'aprile del 1911 si era potuto re gistrare un volo di poche centinaia di metr con un apparecchio che si è sollevato dal l'acqua ed è ridisceso sulla superficie liquida Si trattava del Fabre. Dopo di allora, e dop il Canard di Voisin e l'idro di Curtiss, la que stione della navigazione aerea dall'acqua sull' acqua, è stata acquisita dai costruttor degli aeroplani, diremo, terrestri, ed ancor qui sono stati due grandi concorsi sportiv che hanno loro dato la spinta alla realizza zione di tali tendenze.

1 5

2 6

3 7

4 8

I MOTORI 1913: 1-2. SALMSON CANTON UNNÉ FISSO A STELLA, 9 CIL., 110 HP — 3. ID IN SPACCATO, 7 CIL., 80 HP — 4. ESSELBE, 60 HP — 5. LAVIATOR ROTAT., 80 HP, 6 CIL. — 6. LE RHÔNE ROTAT., 160 HP, 18 CIL. — 7. BURLAT ROTAT., 75 HP, 8 CIL. — 8. GNOME ROTAT., 7 CIL., 80 HP AL BANCO DI PROVA.

LE ARMI PER AEROPLANO: LA MITRAGLIATRICE SUL DAVANTI DELLA NAVICELLA DEL BIP. H. FARMAN — LA MITRAGLIATRICE SULLA FUSOLIERA DEL MONOP. BLERIOT.

Ora, tutti costruiscono indifferentemente aeroplani e aero-idroplani; ne fanno Farman Henry e Maurice, ne fanno Nieuport, Deperdussin, Borel, Morane, Clement-Bayard, Goupy, Sanchez-Besa, ecc.

Le differenze fra gli aeroplani terrestri e quelli marittimi non esistono che nel carrello, per atterramento o la discesa in acqua.

Alle ruote sono stati, nella maggior parte, sostituiti i cassoni compartimenti stagni, di differenti forme da quella elementare appunto del cassone alle altre di chiglie di canotti da corsa. In ogni modo essi hanno tutti, se pure in forma differente, la uguale prerogativa di mantenere la perfetta navigabilità dell'apparecchio nell'elemento liquido, e di preservare dal contatto dell'acqua le parti destinate alla navigazione aerea: ali, fusoliera, timoni, impennaggi, motore, eliche.

Gli intenti attuali degli enti che regolano in Francia lo *sport* aereo, e danno quindi indirizzo alle ricerche dei costruttori e l'esempio all'estero, sono di trovare un apparecchio anfibio, il quale possa indifferentemente partire o discendere sulla superficie terrestre o su quella marina.

Veramente il Donnet-Levèque, che ha per pilota Beaumont, costituisce già un esemplare che raccoglie questi desiderata. In ogni modo si terrà, nel 1913, pare di primavera, una grande prova di aviazione da Parigi al mare, con luoghi di scalo sulla Senna, sulla terra e sul mare.

* * *

E veniamo ora a quella che effettivamente sembra, ancora per qualche tempo, la sola, per quanto altissima, applicazione dell'aeronautica a degli scopi pratici: vogliamo dire l'applicazione ai servigi della marina e dell'esercito.

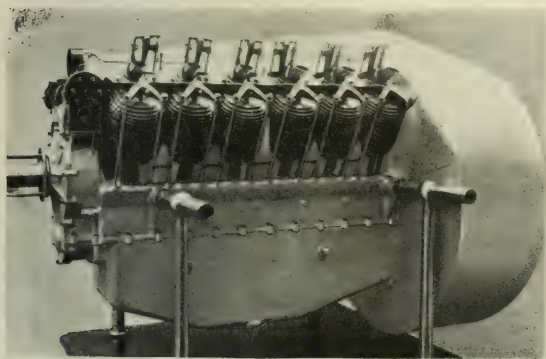
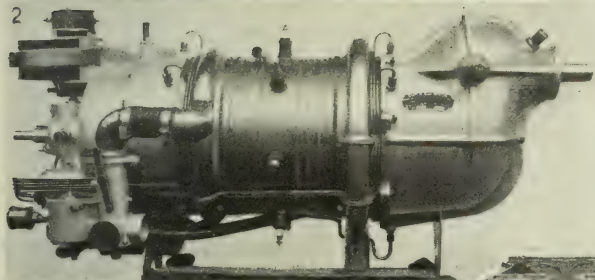
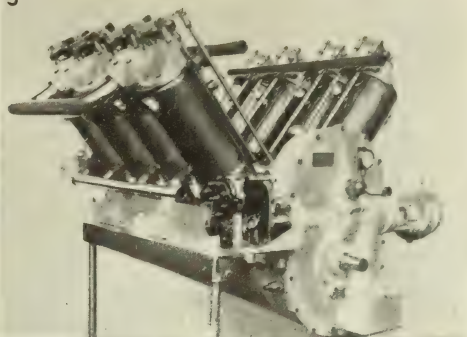
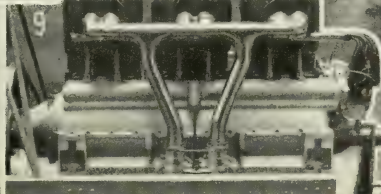
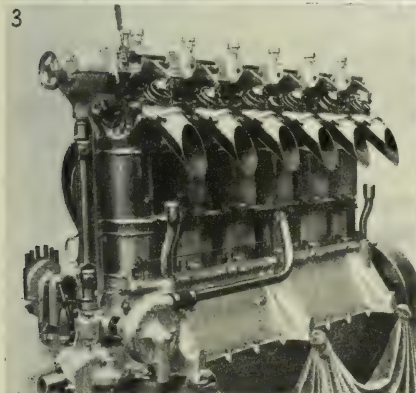
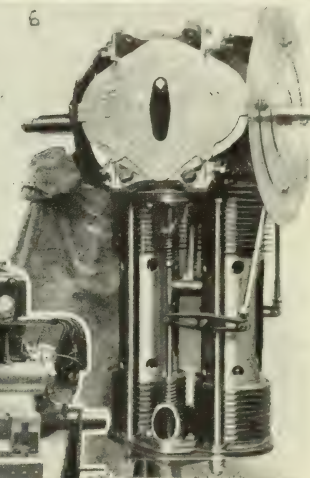
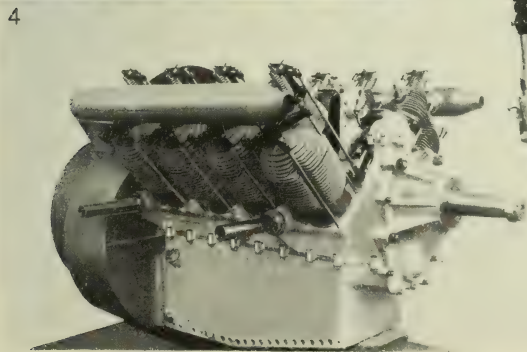
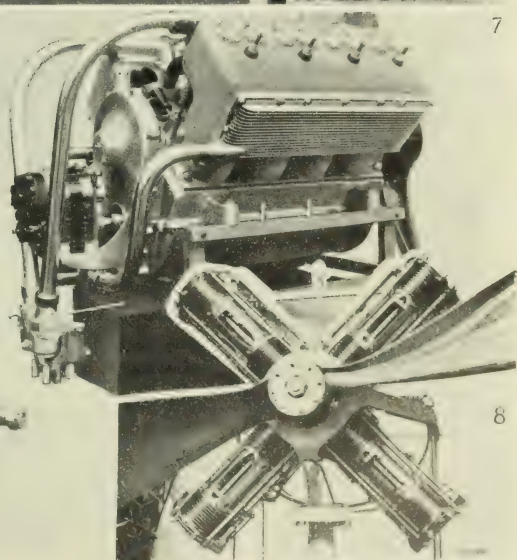
La Francia è stata la prima che ha esperimentato gli aeroplani come ordegni di avanscoperta e di battaglia aerea alle grandi manovre; l'Italia è stata la prima che per il valore de' suoi figli ha adoperato tali ordegni in guerra.

Al giorno d'oggi è assai sopito il contrasto fra dirigibilisti e aeroplanisti.

Non sappiamo al momento attuale quali deduzioni e di quale valore per l'indirizzo avvenire, abbia fatto lo Stato Maggiore nostro intorno all'applicazione dei due diversi mezzi di locomozione aerea, nella guerra, per quanto crediamo che il popolo ne abbia fatta una propria, se occorreva, il giorno di Zanzur, nel quale, in condizioni atmosferiche avverse che impedirono l'impiego dei dirigibili, il capitano Novelli potè, col suo monoplano, compire un lungo volo di ricognizione sul campo nemico e sulle colonne accorrenti contro le nostre, cosicchè egli potè darne in tempo la notizia perchè fossero fronteggiate.

D'altra parte, che l'aviazione abbia, in una guerra non stanziale come fu un poco la nostra di Libia, ma rapida e di traslazione come è l'attuale nei Balcani, dei grandi vantaggi nella snellezza dei servizi in confronto della navigazione coi dirigibili, lo dimostrano gli sforzi fatti da Bulgari, Serbi e Greci per crearsi delle flottiglie aeree di aeroplani, e gli eccellenti servigi resi sopratutto dagli aviatori bulgari, luogotenenti Milkeff, Taraxchieff, Loultaneff e Effimoff del corpo di operazione intorno ad Adrianopoli e Ciatalgia.

Secondo il generale Jankoff gli aeroplani poterono sventare nelle giornate di Kir-kilisse e Adrianopoli attacchi di intere divisioni, così come gli aviatori serbi hanno, secondo i rapporti ufficiali, grandemente coadiuvato alla rapidità sorprendente delle marcie e delle vittorie di quell'esercito.

Ma tanto noi quanto gli Stati Balcanici, abbiamo inviato alla guerra delle squadriglie di aviazione o troppo giovani di preparazione o non perfettamente equipaggiate. Eppure il valore e la maestria dei piloti hanno dato risultati sorprendenti. Pensiamo quale può essere l'efficienza dell'aviazione militare quando sia organizzata coi mezzi, colle dovizie, colla larghezza e colla perfezione di criteri usati dalla Francia, maestra di quest'arte, nella propria armata aerea.

I MOTORI 1913: 1. Mot. fisso Renault, 100 HP, 12 cil. — 2. Mot. fisso Salmson Canton Unné, 7 cil. parall. all'asse, 60 HP — 3. Mot. fisso Clement Bayard, 200 HP per dirig. — 4. Mot. fisso De Dion-Bouton, 8 cil., 80 HP per aerop. — 5. Mot. fisso Laviator, 8 cil., 80 HP — 6. Mot. fisso Favata, 4 cil., 40-45 HP — 7. Mot. fisso Panhard et Levassor, 8 cil., 120 HP — 8. Mot. fisso Favata, 4 cil., 85 HP — 9. Mot. fisso Chenu, 6 cil., 100 HP.

ROMA — VISTE DALL'ALTO — TRIPOLI

(Due dei quattro grandi pannelli del Salone del T. C. I. — Pittore Stroppa).

Certamente noi dobbiamo preoccuparci di trarre profitto dalla condotta della nostra consorella latina, e dall'esperienza dei nostri bravi piloti, per addivenire sollecitamente noi pure ad una vasta organizzazione.

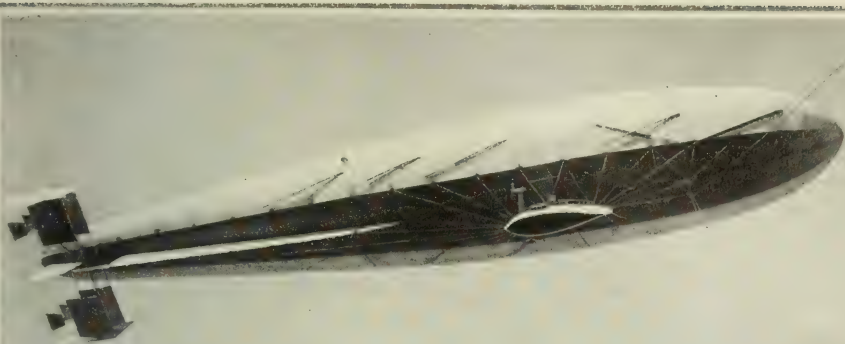
L'aviazione militare francese aveva al Salon esposto un'imponente dimostrazione della potente efficienza delle sue squadriglie aeree.

La vettura automobile del personale di seguito, le motociclette, il *camion*, la *roulotte*, infine il carro-officina, erano lì a dimostrare quale sussidio abbia l'aviatore militare, su quali basi cospicue e rapide di assistenza può contare, sia l'individuo, sia la squadriglia, sia l'armata in generale.

E sull'esempio della Francia, per quanto cogli adattamenti necessarî e opportuni ai diversi sistemi e alle diverse necessità nazionali, stanno organizzando delle poderose flotte aeree, la Germania, che se comincia a raccogliere effettivamente il frutto della sua cieca fiducia coi viaggi meravigliosi degli Zeppelin, ha però avuto un enorme risveglio in favore degli aeroplani; e così l'Inghilterra si prepara a difendersi dalla temuta invasione con la creazione di numerose flottiglie; e così la Russia.

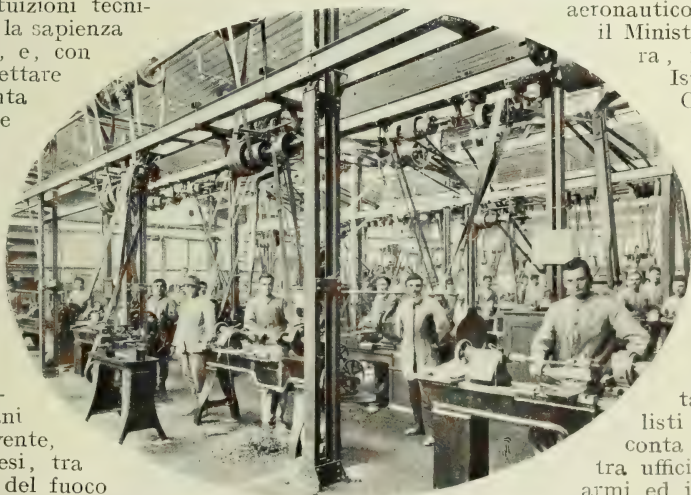
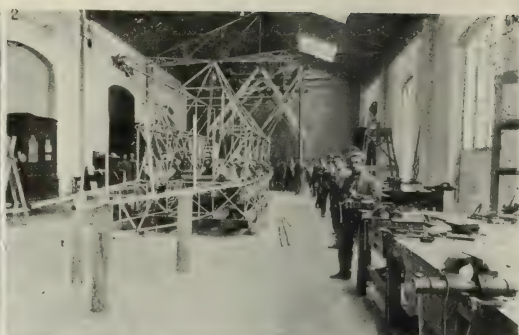
Al Salon di Parigi, oltre la mostra speciale didattica del Ministero della Guerra Francese, si vedeva in tutti i costruttori, la preoccupazione principale, perchè il loro ordegno potesse presentare tutte le qualità indispensabili a farne un apparecchio di guerra. Apertura di campo visivo, posti carrozzati, blindatura delle navicelle, del carrello e delle ruote, mascherati tutti i comandi e le trasmissioni, studiate applicazioni speciali non solo per il lancio delle bombe e cioè per la guerra dal cielo verso la terra, ma bensì per il combattimento aereo tra aeroplano e aeroplano e tra aeroplano e dirigibile, e quindi applicazioni curiose di mitragliatrici sul davanti o sul retro o sui fianchi delle fusoliere a seconda della situazione in esse dei sedili.

E quello che impressionava al Salon, oltre al numero e alla potenza e alla modernità degli esemplari esposti dai vecchi e dai nuovi costruttori, erano quelle grandi gallerie di primo piano dove il Comitato per la sottoscrizione nazionale per la flotta aerea francese, anzichè esporre delle cifre, aveva esposto di già gli aeroplani acquistati, e che le sentinelle guardavano già come proprietà dell'Armata. Là si è fatto assai presto.

Speriamo che anche da noi la formula per sussidiare l'industria nazionale, possa conciliarsi colle necessità della prontezza della dotazione per la difesa nazionale.

DOVE E COME SI COSTRUISCONO I NOSTRI DIRIGIBILI MILITARI

Il P^2 fotografato in Libia da bordo del P^3 in volo.

L'aeronautica militare italiana, nata quando il pubblico, e non il pubblico solo, guardava ancora con scetticismo i nuovissimi mezzi di guerra, ha saputo non pertanto formarsi e progredire per virtù di uomini che seppero alle intuizioni tecniche accoppiare la sapienza amministrativa, e, con pochi mezzi, gettare salde fondamenta per un rapido e sicuro sviluppo. Ha avuto già l'onore di entrar per prima in una campagna di guerra, e, se l'avversario non ha saputo opporre uguali mezzi, pure le navi aeree e gli aeroplani sono passati sovente, non sempre illesi, tra l'imperversare del fuoco nemico, e debbono la salvezza al freddo coraggio dei loro piloti.

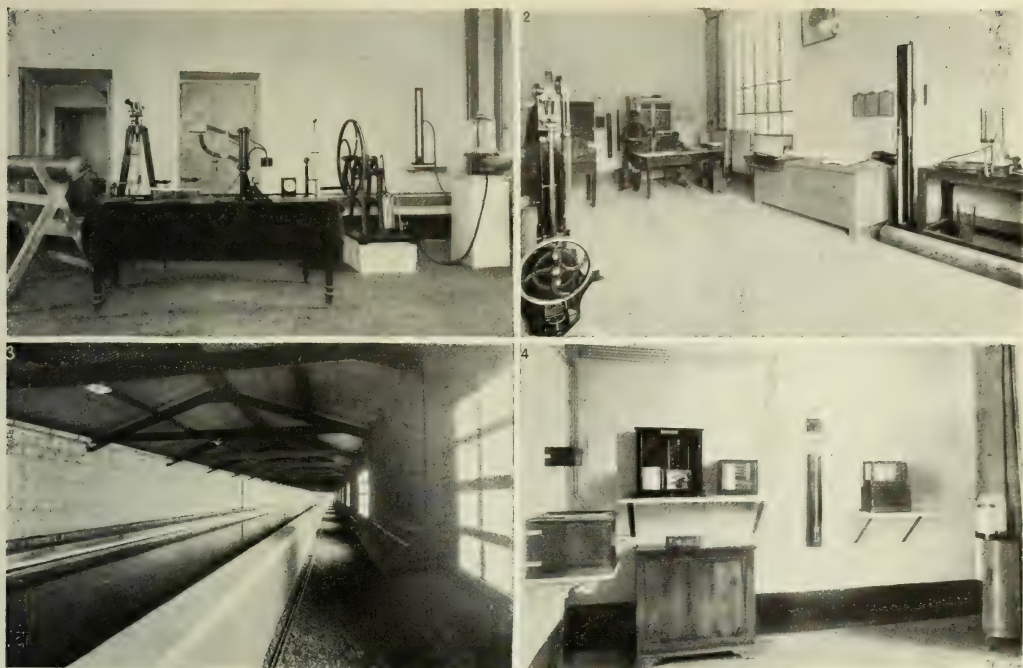
Oggi è sulla via di una rapida ascesa; l'antica Brigata Specialisti del Genio, che faceva già parte del 3° Genio (Telegrafisti), divenne dapprima autonoma, aumentò di personale, poi si chiamò Battaglione Specialisti; nel luglio scorso anche questo si scisse formando il Battaglione Aviatori e lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche di Roma. A capo del movimento aeronautico militare, presso il Ministero della Guerra, fu preposto un Ispettorato delle Costruzioni Aeronautiche, dal quale dipendono i tre organismi già nominati, alla cui organizzazione e funzione credo conveniente dare una rapida occhiata. Al Battaglione Specialisti del Genio, che conta oggi circa 100 tra ufficiali delle varie armi ed impiegati civili, sono affidati i Parchi Aerostatici (palloni sferici, *draken*, ecc.), i Dirigibili già in funzione, i Cantieri relativi, la Sezione fotografica, la Sezione di costruzioni edilizie, la Sezione aerologica con osservatorio riccamente impiantato a Vigna di Valle, l'Isti-

L'Officina dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche in Roma.

1. **Riparto stoffa.**
2. **Riparto disegnatori.**
3. **Sala esperienze.**
4. **Veduta dello Stabilimento.**

tuto superiore radiotelegrafico, la Scuola superiore aeronautica, da cui usciranno i futuri costruttori e piloti.

Il Battaglione Aviatori, conta più di 100 ufficiali delle varie armi, per la maggior parte piloti. Ha un Ufficio tecnico e varî Campi di aviazione a Mirafiori, Venaria Reale, a Somma Lombardo, Aviano, Pordenone, oltre a quelli privati in Italia ed all'estero.

Lo Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche, mentre si occupa dello studio della scienza aerodinamica e della navigazione aerea in genere, ha per compito principale la costruzione dei dirigibili. Oltre a varî ufficiali del Genio, di artiglieria, fanteria e ingegneri borghesi, conta, attualmente, 128 operai borghesi, 32 operaie sarte, e 326 operai militari.

Lo studio vi è eminentemente specializzato; cosicchè, un laboratorio di chimica si occupa della produzione dell' idrogeno, delle ricerche per vernici, e delle analisi che possono occorrere: una sezione distaccata a Venezia cura l' aviazione marina; un primo reparto (Esperienze e Progetti), provvede alle esperienze aero-idrodinamiche, a quelle di artiglieria e a studiare e progettare ciò che il progresso viene man mano elaborando, sia come modificazione di tipi esistenti, sia come studio di nuovi apparecchi. Così si fanno, con apposite macchine, i saggi di resistenza dei materiali usati nelle costruzioni; nella sezione di esperienze aero-idrodinamiche si

Lo « Pneugoniometro » per l'esplorazione della direzione e della velocità del vento.

1. 2. 4. Sale dell'Osservatorio Aerologico di Vigna. — 3. Vasca del Gabinetto di Idrodinamica di Roma.

studiano le macchine aeree nei loro modelli, in quella di esperienze di artiglieria i metodi e i mezzi di offesa dall'alto.

Un altro reparto, colle sue officine meccaniche (forgiatori, falegnami, tornitori, macchine operatrici diverse, aggiustatori, meccanica fina, costruzioni tubolari, montaggio di motori, forni di fusione e tempra, attrezzatori, ecc.) provvede alla costruzione. Un ultimo reparto (laboratorio aerostatico), si incarica degli involucri e ha a sua disposizione un ampio salone ed un *hangar* pel tracciamento delle varie parti di essi, per la loro verniciatura, gonfiamento ad aria, ed essicamento.

Bilancia aerodinamica.

Annessa, è una sala di prova con gli apparecchi per le misure di resistenza e di impermeabilità delle stoffe e per lo studio di apposite vernici atte ad impermeabilizzarle maggiormente, in considerazione del rapido deterioramento a cui andrebbero altrimenti soggette specialmente nei nostri climi.

Il Cantiere sperimentale di Vigna di Valle, sorge sulle rive del Lago di Bracciano, e comprende due *hangars;* uno lungo m. 70, largo m. 14, alto metri 17, con trincea per la navicella che serve per dirigibili del tipo *P;* l'altro lungo metri 100, largo m. 21, alto m. 28, pure con trincea adibito ai dirigibili tipo *M*.

Una piccola officina meccanica è annessa agli *hangars*, per la riparazione e gli impianti per la produzione dell'idrogeno.

Lo Stabilimento può costruire un dirigibile di tipo *M* (media cubatura) ogni tre mesi, ed un dirigibile tipo *P* (piccola cubatura) ogni due mesi circa, sempre quando si tratti di riprodurre un tipo già perfettamente studiato in ogni particolare.

Non crediamo superfluo riassumere le caratteristiche di questi dirigibili così favorevolmente giudicati all'estero, sempre limitandoci

a quello che può essere portato a conoscenza del pubblico senza entrare in particolari la cui diffusione potrebbe essere dannosa.

Dirigibile Militare P^{1}. - Questo dirigibile, costruito fino dal 1907, è attualmente in servizio a Bracciano. Ha un involucro di volume metri cubi 4200, il suo peso netto in ordine di marcia, compresi i prodotti occorrenti per il funzionamento dei motori, la zavorra, gli strumenti di navigazione, l'equipaggio, ecc. è di chg. 3500. Misura 60 metri di lunghezza, m. 11,60 di diametro, e l'altezza totale è di m. 18.

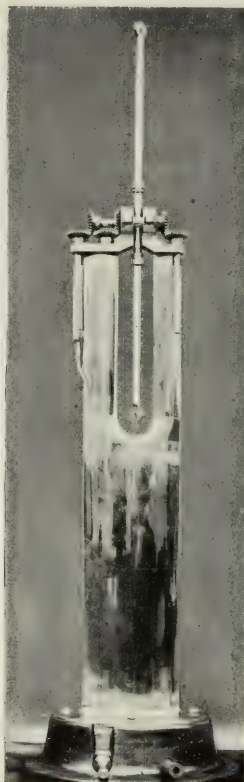
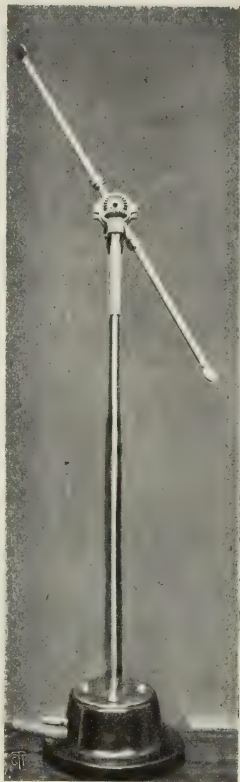
Sostiene una navicella di legno lungo m. 7 sulla quale è collocato un motore di 100 HP fornito dalla Casa Clement Bayard, che aziona due eliche di diametro di m. 3, costituite ciascuna di due pale; la navicella è adatta a posarsi sul mare. La stoffa per l'involucro e per le cellule contenenti il gaz, è in seta verniciata e alluminata di fabbrica nazionale.

L'anemometro Crocco.

Il carico utile netto, dopo deduzione del peso dei materiali occorrenti per il funzionamento dei motori (escluso il fabbisogno per 8 ore di navigazione) è di chg. 1100. In piena velocità, percorre m. 14,50 al secondo e può continuare la sua rotta per 8 ore consecutive senza interruzione: in ascensione può raggiungere i 1600 metri.

Alla fine del mese di agosto di quest'anno aveva compiuto 50 voli, la cui lunghezza complessiva era approssimativamente di chilometri 4200: il tempo impiegato nelle ascensioni si calcola a circa 75 ore, trasportando in media, compreso l'equipaggio, cinque persone ogni volta.

Fra le principali caratteristiche ed i molteplici vantaggi di questo dirigibile, sono da notarsi principalmente: la carena articolata; i piani stabilizzatori elastici; la conservazione automatica della pressione in marcia; le eliche nodate e a passo variabile e riversibile; il sistema di ancoraggio e di ormeggio. Dobbiamo ricordare il viaggio compiuto il 31 ottobre 1909 da Roma a Napoli e viceversa, e l'onore di avere trasportato a bordo, in una delle sue ascensioni, S. A. R. il Duca di Genova.

I Dirigibili Militari P^{2} e P^{3}. - Sono attualmente in servizio a Tripoli. Hanno il volume di metri cubi 4400. In ordine di marcia, compresi i prodotti che occorrono per il funzionamento dei motori, pesano 3550 chilogrammi. Il diametro è di m. 11,60, la lunghezza di m. 63, e l'altezza totale di m. 20. Portano una navicella in legno simile a quella del P^{1}, con un solo motore di 120 HP della Casa Clement Bayard, che aziona due eliche a due pale del diametro di m. 3. Per l'involucro e per le cellule contenenti il gas, si è adoperato un tessuto di cotone doppio, diagonale, gommato ed alluminato, fornito dalla industria straniera con verniciatura speciale. Il carico utile restante, dedotto il peso dei materiali che servono per il funzionamento dei motori, è di chg. 1350, escluso però da questo peso tutto quanto occorre per 10 ore di navigazione nel P^{2} e per 11 ore nel P^{3}.

In piena velocità possono percorrere metri 15,50 al secondo con una durata di volo di 10 ore per il P^{2} e 11 ore per il P^{3} ed in ascensione può raggiungere m. 1600. Alla fine di agosto di quest'anno, il P^{2} aveva compiuto 70 voli; 60, invece, il P^{3} percorrendo ciascuno rispettivamente una lunghezza totale di chm. 6000 e 5000; il primo per le sue ascensioni ha impiegato 105 ore, il secondo 90, ed ogni volta, l'uno e l'altro hanno trasportato a bordo 5 persone, compreso l'equipaggio. Per il sistema di costruzione e per le qualità caratteristiche, non differiscono dal precedente già descritto. Le due aeronavi, vantano un brillante *record* durante la campagna libica nell'audace ricognizione tra Tripoli, Zuara ed il confine Tunisino e viceversa, con rifornimento fatto in mare da navi incrocianti al largo.

Il P^{2} prima della campagna, ebbe l'onore di portare a bordo S. M. il Re.

Dirigibili Militari P^{4} e P^{5} — La loro costruzione è già completata. Le loro caratteristiche sono comuni a quelle degli altri *P*. Volume metri cubi 4700, diametro m. 12, lunghezza m. 63, altezza totale m. 21; navicella in legno lunga m. 7, contiene due motori Fiat di 80 HP ciascuno, che azionano due eliche a due pale di diametro di m. 3.

I NUOVI DIRIGIBILI DELLA SERIE M (M 1 - M 2) IN VOLO A VIGNA DI VALLE.

Dirigibile Militare M1. — E' stato costruito nel 1912, per conto del Ministero della Marina. Ha un volume di metri cubi 12 100; in ordine di marcia ha un peso netto di chg. 9500, compresi i materiali che occorrono per il funzionamento dei motori, gli strumenti di navigazione. l'equipaggio, la zavorra, ecc. Misura in lunghezza m. 83 ed in altezza m. 29; ha un diametro di m. 17.

La navicella completamente metallica è lunga m. 16. Su di essa sono installati due motori da 250 HP ciascuno, che azionano due eliche a quattro pale, del diametro di m. 3,80.

Il tessuto per l'involucro e per le cellule che contengono il gaz, è stato fornito dalla industria straniera, è di cotone doppio, diagonale gommato, alluminato con speciale verniciatura. Il suo carico utile è di chg. 3800; in questo peso non è considerato il combustibile, il lubrificante e quanto serve per il buon funzionamento dei motori, è anche esclusa la provvista dei materiali occorrenti per 12 ore di navigazione. In piena velocità percorre metri 19,50 al secondo, può restare in volo per 12 ore continue senza interruzione e, per la sua forza ascensionale, è capace di elevarsi fino a 2000 metri.

Alla fine di agosto di quest'anno aveva eseguito 12 voli di collaudo, percorrendo complessivamente una lunghezza di chm. 700, impiegando, in totale, nelle sue ascensioni, 18 ore, compreso l'equipaggio; ogni volta ha trasportato 14 persone.

In una delle sue ascensioni ha trasportato a bordo S. E. il generale Spingardi, Ministro della Guerra.

Dirigibile Militare M2. — La sua costruzione, eseguita per conto del Ministero della Guerra, è quasi ultimata.

Sue caratteristiche principali sono: lunghezza m. 83; diametro m. 17; altezza totale m. 29; volume metri cubi 12 100. Ha la navicella, per dimensioni e materiale di costruzione, simile a quella dell'*M1;* su questa però, prenderanno posto quattro motori Wolseley della forza di 125 HP ciascuno. I due gruppi propulsori sono costituiti di due eliche a quattro pale del diametro di m. 3,80. Anche per questo dirigibile (involucro e cellule per il gas), si è adoperato un tessuto fornito dalla industria straniera, di cotone doppio, diagonale, gommato, alluminato. In ogni altra particolarità di costruzione non differisce dal precedente.

Mentre questi sono i dirigibili già pronti, e che potrebbero entrare in linea tra breve, il lavoro ferve per la costruzione di altri e per lo studio di nuovi tipi che contribuiscano a mantenere all'Italia quel primato nella navigazione aerea, assicuratogli, non dal numero delle navi, ma dalla eccellenza delle qualità nautiche e dalla finitezza, direi quasi dalla perfezione della loro costruzione. C.

UNA CROCIERA NELL'ALTO TIRRENO

La *Marietta*, la piccola e vittoriosa *Marietta* dei fratelli Carlo e Tommaso Massone di Genova, nata per la Crociera Venezia-Roma, quest'anno, non riposando sugli allori, ha compiuto una crociera nell'alto Tirreno: partendo da Genova e visitando tra gli altri tutti i paesi che la fotografia ricorda.

1. PORTOVECCHIO (CORSICA). - 2. BASTIA. - 3. CAPRAIA (PORTO). - 4. PORTOFERRAIO. - 5. CALACUCCIA (CORSICA).

1

LA PACE ITALO TURCA. — Il popolo italiano e gli arabi di Tripolitania hanno accolto con gioia la notizia della pace colla Turchia.

1. La pace a Homs: Via Roma in festa. — 2. La pace a Tripoli: quattro capi arabi di Zaira, Agilah Garian e Aziziah con gli ufficiali del parco dirigibili.

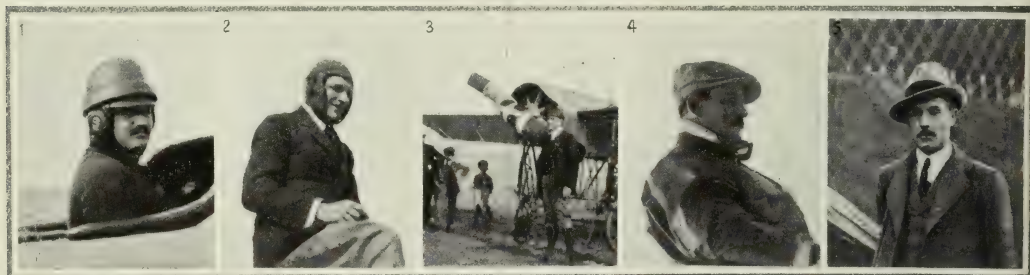
LA RIVISTA NAVALE A NAPOLI. — Il *yacht* reale *Trinacria*. — Il duca degli Abruzzi, la Regina e i Principini.

Veduta generale della sfilata nella rivista navale di Napoli.

L'INCROCIATORE LIBIA, testè varato a Sestri Ponente (11 Novembre) altro non era in origine che una nave costruita per ordine del sultano Abdul Hamid.

LA NAVIGAZIONE A MOTORE NEI BASSI FONDALI, è resa possibile grazie al nuovo canotto automobile con elica aerea di Garros.

GLI SCIENZIATI E IL PREMIO NOBEL. — Il premio Nobel è stato distribuito quest'anno al prof. Subatier dell'Università di Tolosa per la clinica (1), Gherardo Hauptmann per la letteratura (2), ing. Gustavo Dalen di Stoccolma per la fisica (3), dott. Carrel dell'Istituto Rockefeller di New York (4). Non certo ultimo fra tutti questi poderosi ingegni: J. H. Fabre (5) il naturalista francese che intorno alla vita degli insetti scrisse pagine indimenticabili.

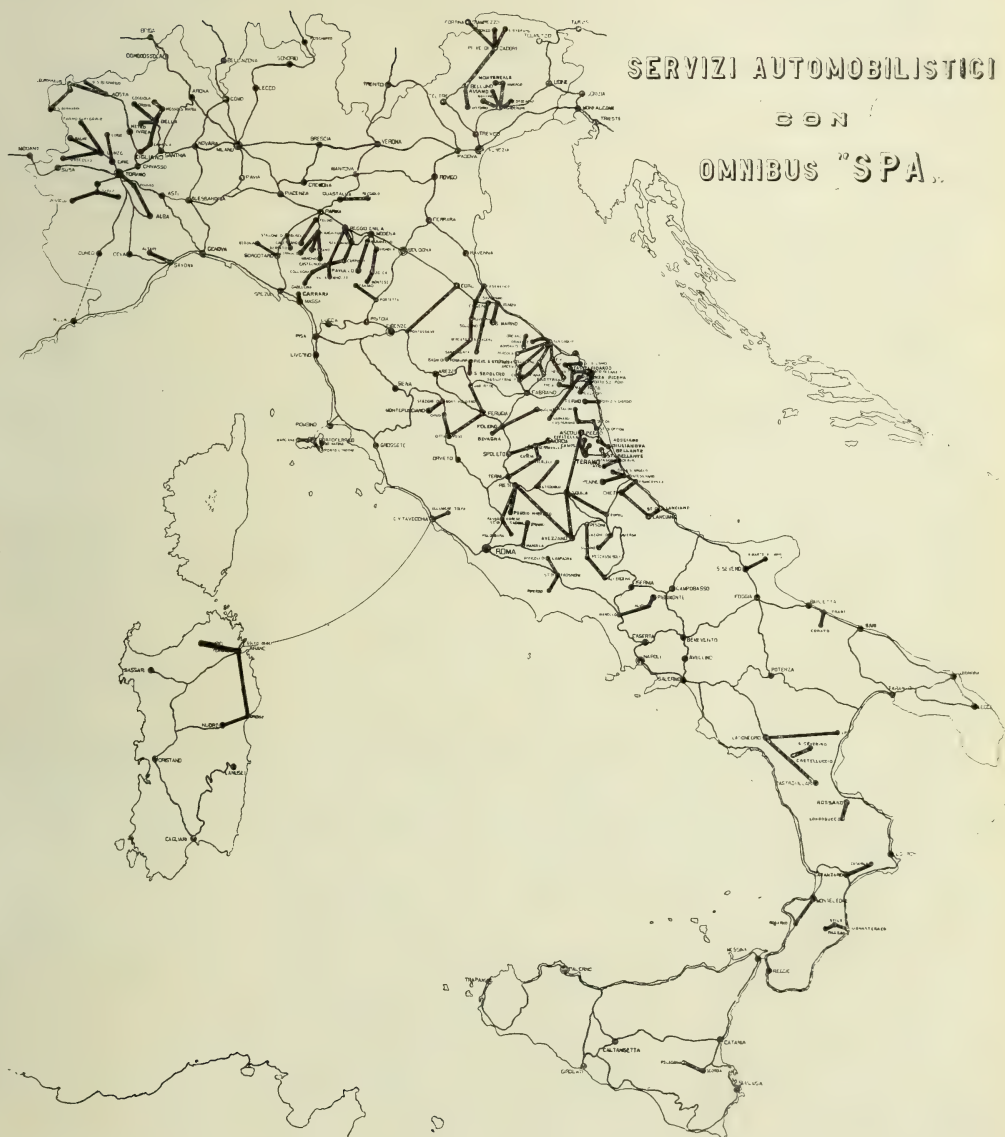
GLI ATLETI. — 1. Vitali, primo arrivato nella marcia dei 100 Km. (Milano). — 2. Giongo, vincitore del premio Ravaut a Parigi (m. 200). — 3. Carpentier, campione francese di boxe, che fu vinto da Billy Papke (4) campione di boxe americano. — 5. Louis Wersseur, atleta francese che ha battuto tutti i record del mondo sollevando 100 Kg. (strappo). — 6. Pouliquen, campione francese di nuoto (record del mondo) minuti 6, 29 secondi e 4/5 sott'acqua.

GLI AVIATORI E GLI AERONAUTI. — 1. Cobioni morto a Chaux de Fond. — 2 e 3. Nino Cagliani che su monoplano Antoni ha compiuto il raid Livorno-Bastìa attraversando il Tirreno. — 4. Frey morto volando in servizio militare. — 5. Bienaimé vincitore della Gordon-Bennett sferici 1912 da Stuttgart a Riazar Km. 2200 (record del mondo).

I CICLISTI. — 1. Il Gran Premio di Parigi (da sinistra a destra): Dupré, Ellegard (vincitore), Hourlier. — 2. Carlo Oriani vincitore del Giro di Lombardia. — 3. Il Giro di Lombardia: sul ponte di Cassano d'Adda.

SPA

SERVIZI AUTOMOBILISTICI

CON

OMNIBUS "SPA"

La grande Strenna Nazionale per tutti i Soci del T. C. I.

Il successo che la collezione dei capolavori della letteratura italiana diretta da S. E. Ferdinando Martini ha ottenuto fra i Soci del « Touring », va sempre più allargandosi.

Invero, non avremmo mai supposto che l'offerta fatta dall'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO all'innumerevole schiera dei nostri Soci sarebbe stata accolta con così unanime e compatto favore. La ressa dei sottoscrittori alla squisita ed intellettuale raccolta, diverrà ancora maggiore coll'avvicinarsi del lieto periodo delle feste e delle strenne natalizie. Difatti, quale regalo più bello per la propria famiglia, per un parente lontano, per una persona cara, della mirabile raccolta dei volumi contenenti le pagine più ispirate e più vibranti del pensiero e dell'anima italiana? Qual dono più espressivo e più eloquente di un libro, quando il libro è abbigliato col gusto e la ricchezza con cui vanno adorni i volumi della collezione Martini? Anche la moda, dea capricciosissima, par che aggiunga fascino alla biblioteca lanciata dall'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO poichè essa vuole — secondo gli ultimi decreti d'oltr'alpe — che l'espressione dei sentimenti più intimi e più profondi non sia fatto dal ninnolo, dalla leccornia e dal fiore, ma dal libro. — Profittino, dunque, i Soci del T. C. I., delle larghissime facilitazioni che loro sono offerte per l'acquisto della biblioteca Martini; tanto più che questa biblioteca costituisce un dono di grande valore anche materiale, che ognuno può avere o fare con la più grande comodità.

L'ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO, mentre sta ultimando la ristampa dei volumi della I Serie prepara quelli della II Serie e per l'una o per l'altra ovvero per tutte e due insieme abbiamo potuto ottenere pei nostri Soci l'abbonamento a rate mensili.

I 24 volumi della Prima Serie.

1. Alfieri, *Tragedie scelte* - 2 e 3. Ariosto, *Orlando furioso* - 4 e 5. Boccaccio, *Il Decamerone* - 6. Cellini, *La Vita* - 7. Dante, *La Commedia* - 8. Dante, *La Vita nuova* e *Il Convito* - 9. Foscolo, *Poesie* - 10. Giusti, *Poesie* - 11, 12, 13 e 14. Goldoni, *Commedie scelte* - 15. Leopardi, *Canti* - 16. Leopardi, *Prose* - 17. Machiavelli, *Il Principe* e *Le Deche* - 18. Manzoni, *I Promessi Sposi* - 19. Manzoni, *Poesie* - 20. Metastasio, *Drammi scelti* - 21. Monti, *Liriche e poemi* - 22. Parini, *Poesie* - 23. Petrarca, *Rime* - 24. Tasso. *La Gerusalemme liberata*.

I 24 volumi della Seconda Serie.

25. Alfieri, *La vita* - 26. Berni, *Le rime* - 27. Carlo Bini, *Scritti* - 28. Buonarroti, *Le rime* - 29. Dino Compagni, *La Cronica* - 30 e 31. Colletta. *Le storie* - 32 e 33. D'Azeglio, *I miei ricordi* - 34. Davanzati, *Lo scisma d'Inghilterra* - Francesco d'Assisi, *I fioretti* - 36 e 37. Carlo Gozzi, *Le fiabe* - 38. Lorenzo il Magnifico, *Canti carnascialeschi* - 39 e 40. Mazzini. *Scritti letterari* - 41. Pellico, *Le mie prigioni* - 42. Poliziano, *Le stanze*, *L'Orfeo* e *Le rime* - 43 e 44. Pulci, *Il Morgante* - 45 e 46. Sacchetti, *Le novelle* - 47. Tasso, *L'Aminta* e *Le rime* - 48. Lirici del Secolo XVIII.

CEDOLA DI SOTTOSCRIZIONE
alla prima Serie.

Il sottoscritto commette all' **ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO — Piazza Cavour, 5 - Milano**, i 24 volumi della Collezione «Classici italiani» (prima Serie) diretta da Ferdinando Martini, per l'importo di L. 48 che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio in Milano dell'Istituto Editoriale Italiano in **dodici rate mensili di L. 4** a cominciare dal mese di Dicembre 1912 fino al Dicembre 1913.

Data ....

Nome e Cognome ....

Professione ....

Domicilio ....

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina-vaglia di L. 4 (importo della prima rata) all'Istituto Editoriale Italiano — Piazza Cavour, 5 - Milano.

CEDOLA DI SOTTOSCRIZIONE
alle prime due Serie riunite.

Il sottoscritto commette all' **ISTITUTO EDITORIALE ITALIANO — Piazza Cavour, 5 - Milano**, i 48 volumi della collezione « Classici italiani » (prime due serie riunite) diretta da Ferdinando Martini, per l'importo di **L. 96** che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio in Milano dell' Istituto Editoriale Italiano in **sedici rate mensili di L. 6** a cominciare dal Dicembre 1912 fino all'incluso Marzo 1914.

Data ....

Nome e Cognome ....

Professione ....

Domicilio ....

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina-vaglia di L. 6 (importo della prima rata) all'Istituto Editoriale Italiano — Piazza Cavour, 5 - Milano.

AVVERTENZA: I sottoscrittori in età minorile debbono fare aggiungere la firma del padre o di chi ne fa le veci. — Ai sottoscrittori a rate della *prima serie* i volumi vengono spediti in 4 tempi: 6 entro il Dicembre, 6 entro Gennaio, 6 in Febbraio e 6 nel Marzo p. v. — Ai sottoscrittori a rate delle *prime due serie* riunite i volumi vengono spediti in 6 tempi: 8 entro il Dicembre, 8 nel Gennaio, 8 nel Febbraio, 8 nel Marzo, 8 nell'Aprile e 8 nel Maggio p. v. — Agli acquirenti che spediscono l'importo di una o di tutte due le serie in una sol volta (e cioè L. **48** oppure L. 96) vengono spediti **subito** tutti i volumi usciti, col beneficio del porto **franco**.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni gratuite ai soci del 1912.

CARTA D'ITALIA. — Degli otto fogli spettanti ai soci del 1912 sono in corso avanzato di spedizione quelli di: Sassari e Cagliari. Entro il mese seguiranno quelli di Tempio Pausania e Foggia; poi quelli di Trento e Lecce.

I 44 fogli pubblicati a tutto il 1911 sono in vendita in blocco a L. 22 e isolatamente a L. 0,50 ognuno.

CARTA DELLA TRIPOLITANIA E DELLA CIRENAICA. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata tuttora ad ogni nuovo socio pel 1912.

Monografia IL BOSCO CONTRO IL TORRENTE. — Venne inviata in principio del corrente anno. E' mandata tuttora ad ogni nuovo socio pel 1912.

RIVISTA MENSILE. — Spetta al socio dal mese d'inscrizione in avanti.

ANNUARIO GENERALE. — Venne inviato nel mese di giugno e luglio ai nuovi soci e a quelli che avevano rinnovata la quota 1912 nel primo semestre. Ai primi di settembre venne iniziata la spedizione della seconda edizione (ristampa con aggiunte e varianti) ai soci nuovi del secondo semestre ed a quelli che rinnovarono la quota 1912 con ritardo. Agli ultimi ritardatari verrà inviata l'edizione 1913 a primavera, che non spetterà ai Soci serviti quest'anno.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — La stampa del *Lazio* procede attivamente.

L'altra guida *Emilia* è in compilazione.

PAGAMENTO TASSA CIRCOLAZIONE.

Ricordiamo che col 1° gennaio prossimo, a termini dell'art. 7 del Regolamento 31 agosto 1910 N. 642, per l'esecuzione della legge, testo unico, approvato con R. Decreto 31 agosto 1910 N. 569, i velocipedi, motocicli ed automobili che circolano sulle aree, devono essere provvisti del corrispondente contrassegno metallico.

I contravventori incorreranno nell'ammenda sancita dall'art. 9 della legge sopraccennata, corrispondente al doppio della tassa.

Anche gli automobili ed i motocicli che circolano a scopo di prova devono per l'epoca anzidetta essere provvisti del contrassegno metallico valevole pel 1913.

Facciamo per altro presente che la validità del contrassegno 1913, decorre col 1° gennaio e che pertanto i velocipedi, motocicli, e gli automobili messi in circolazione a tutto il 31 dicembre c. a. dovranno essere provvisti del contrassegno 1912. Chi dunque per semplice inavvertenza non ponesse bene attenzione di sostituire col 1° gennaio, o sostituisse innanzi detto termine al proprio veicolo il contrassegno 1913 a quello 1912, sarebbe passibile di contravvenzione.

Il contrassegno per velocipedi e motocicli, deve applicarsi al tubo di sterzo del veicolo fra le due traverse; solo nel caso eccezionale che la distanza netta fra queste sia minore di centimetri due, così da impedire la chiusura del contrassegno verso l'interno, è permesso di fissarlo alla traversa orizzontale in prossimità però al suo innesto col tubo di sterzo per modo che riesca sempre e facilmente visibile.

Adattato il contrassegno al tubo, modificandone, se del caso, leggermente la curvatura, si farà passare il tubetto, che forma la guaina del fermaglio di chiusura, pel foro più grande praticato in una delle codette; quindi si introdurrà il catenacciolo a denti circolari nel foro più piccolo praticato nell'altra codetta, spingendolo nella guaina fino a che sia possibile colla semplice pressione della mano, escluso ogni mezzo violento e meccanico.

Chiuso così, il fermaglio non si potrà più aprire, ed il contrassegno rimarrà definitivamente assicurato senza bisogno di alcuna fasciatura o legatura esterna, le quali, anzi, sono assolutamente vietate.

In egual modo il contrassegno per automobili deve applicarsi al tubo di sterzo degli automobili, subito al disotto del volante, operandone la chiusura mediante il fermaglio, e valendosi dei fori all'uopo praticati all'estremità delle codette.

I contrassegni per velocipedi, motocicli, e automobili non possono assolutamente essere rimossi dopo la loro originaria applicazione: i contravventori sono dalla legge severamente puniti.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CICLI DEI
PNEUS TEDESCHI
MILANO - Via PASQUALE PAOLI 4
CHIEDETE IL CATALOGO

Pneumatici — BERGOUGNAN
"LE GAULOIS"
15, Via Melzo MILANO Telefono 20-058
16, Via Papacino TORINO Telefono 12-78

Informazioni

Aeronautica

— *Da Biesdorf a Koenigsberg.* — Il *Parseval III*, costruito l'anno scorso per il ministero della guerra prussiano e contrassegnato con le lettere P. L. II, è partito a mezzanotte del 4 ottobre da Biesdorf ed è arrivato a Koenigsberg l'indomani alle 7 del mattino, dopo un percorso di 560 chilometri compiuto in 7 ore, ossia con velocità media di 80 chm. all'ora.

Il dirigibile ha la capacità di 10 000 metri cubi ed è munito di due motori di 200 cavalli ciascuno; è il più grande *Parseval* sinora costruito.

— *Dirigibile militare tedesco M. III.* — Questo dirigibile la cui recente esplosione pare sia stata cagionata da una scintilla prodotta dallo sfregamento di un chiodo contro un tubo di acciaio, è stato completamente riparato e ha preso parte alla rivista militare di Tempelhoferfeld.

Esso è del tipo semirigido e possiede ancora la trave armata intermediaria che porta nella parte posteriore il timone di direzione.

Ha la lunghezza totale di m. 81, il diametro massimo di 12 metri ed è munito di 4 motori Koerting di 75 cavalli azionanti due eliche a 4 pale e del diametro di m. 4,60.

— *Un nuovo dirigibile Astra per l'Inghilterra.* — Il governo inglese ha ordinato alla società di costruzioni aeronautiche *Astra* un incrociatore aereo di grande velocità e di grande raggio d'azione e di tipo Astra-Torrès.

Pare che il dirigibile sarà consegnato all'Ammiragliato inglese per la fine dell'anno. Esso sarà il più importante e il più rapido della flotta britannica.

— *Le ascensioni del dirigibile Victoria-Luise.* — Questo dirigibile che ha meravigliato il mondo per le sue splendide e continuate gite, ha percorso, sino al 2 ottobre, 25.680 chilometri nelle sue 183 escursioni ed ha trasportato 3.902 passeggeri — in media 21 per ogni viaggio — alla velocità variabile dai 56 ai 90 chm.

— *Il dirigibile L. 1 destinato alla marina tedesca.* — Questo enorme dirigibile è stato recentemente provato da Zeppelin a Friedrichshafen. E' alquanto più grande del dirigibile Hansa ed ha a bordo gli apparecchi di telegrafia senza fili e due mitragliatrici che possono eseguire dei tiri con inclinazione di 80 gradi.

Questo dirigibile pare che possa restare in aria due giorni e mezzo senza necessità di atterrare.

— *Quattro futuri enormi dirigibili francesi.* — In Francia, presso le case Astra e Zodiac, sarà iniziata la costruzione di quattro grandi dirigibili destinati all'esercito francese.

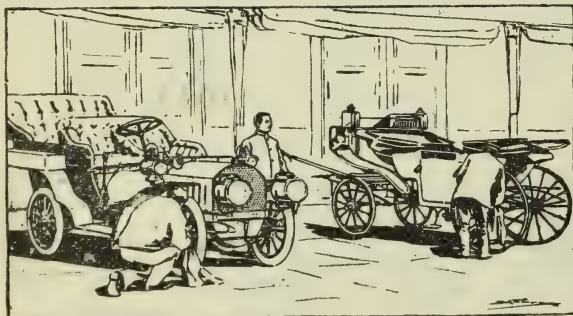
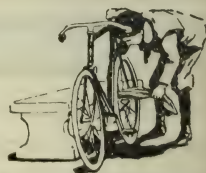
Essi avranno la cubatura di 17 000 metri cubi, una velocità di 70 chilometri all'ora e saranno muniti alle sommità di posti di osservazione armati di mitragliatrici.

Automobilismo e Ciclismo

— L'autorità municipale di New York intende ridurre la velocità delle automobili ad un massimo di 25-30 chilometri all'ora, diminuendola a 15 agli incroci ed alle svolte.

— Il concorso internazionale di resistenza organizzato dall'Automobile Club Svizzero nel mese di settembre scorso, e chiamato Coppa delle Alpi Svizzere, non ha potuto aver luogo per mancanza di inscritti.

— A Berlino la forza dei motori delle automobili pubbliche, per regolamento, venne fissata ad un massimo di 8 cavalli.

— L'Autorità Municipale di Londra ha pubblicato una raccomandazione ai proprietari di automobili, affinchè evitino il più possibile ogni rumore sgradevole determinato dall'impiego eccessivo della tromba o di altri apparecchi avvertitori.

Biancherie di servizio
e generi speciali
per
Automobili, Carrozze,
Biciclette.

Strofinacci per pulizia di macchine e veicoli
Tele e tessuti in pezza per spolverini da chauffeurs, automobilisti e per abiti di fatica
Vestiari-combinazione in tela bleu, per meccanici
Scialli, Coperte e Plaids per carrozza ed automobile

Campioni e Catalogo gratis e franco, su richiesta alla Ditta

Fabbriche Telerie E. FRETTE e C. - Monza
Filiali: MILANO - ROMA - TORINO - GENOVA - FIRENZE - BOLOGNA

— A Londra vi sono più di 80 000 automobili attualmente.

— Le automobili in Inghilterra, secondo dati recenti sarebbero le seguenti: 170 000 vetture da turismo; 130 000 motocicli; 12 000 carri da trasporto. Nello scorso anno vennero concesse 2510 licenze omnibus automobili e 7860 per vetture pubbliche.

— Il Salon inglese dell'Automobile ha avuto luogo a Londra dall'8 al 16 novembre.

— Una lega per la produzione della benzina s'è costituita attualmente in Inghilterra fra i proprietari d'automobili. Il capitale sottoscritto raggiungerebbe i 28 milioni e mezzo. Tale lega ha lo scopo di fornire ai propri soci benzina a buon mercato.

— Non sembra che le Compagnie per l'esercizio dei servizi pubblici di automobili a Londra (autotaxis) siano produttive, poichè una di esse ha attualmente venduto 300 delle proprie macchine ed essendo insufficiente il beneficio di franchi 0,80 stabilito dall'Ufficio delle licenze per ogni miglio percorso, tali Compagnie ritengono necessario almeno 1 franco e 25. I soli conduttori proprietari possono resistere, inquantochè non hanno le spese generali da cui sono afflitte le Compagnie stesse.

— Un concorso di Motocoltura avrà luogo nel prossimo gennaio a Buenos Ayres con l'organizzazione di quel Ministero dei Lavori Pubblici. Sono stabiliti premi di 75 000, 50 000, 25 000 franchi per le tre migliori macchine. Le inscrizioni saranno ricevute fino al 30 dicembre. Gli aratri dovranno essere forniti dai concorrenti.

— Il Gran Premio d'America fu vinto da Calet Bragg su Fiat, coprendo i 658 chilometri del percorso in 5 ore 58' 28'', alla velocità media cioè di 113 chilometri all'ora. Bruce Brown, che s'è ucciso recentemente allenandosi per la coppa Vanderbilt, aveva vinto lo stesso premio lo scorso anno con la Fiat, ma alla velocità oraria di 119 chm. 728 metri.

— La coppa Vanderbilt corsa il 20 settembre a Milwankee, fu vinta da Di Palma, compiendo i 483 chilometri del percorso in 4 ore 20' 31''.

— Il Concorso di Aratura Meccanica tenuto a Bourges, ha dato i seguenti risultati:

1. categoria, Gilbert, diploma di medaglia d'argento;
2. categoria *a*, C. I. M. A., diploma di medaglia d'oro;
2. categoria *b*, Lefébvre, diploma di medaglia d'oro;
3. categoria Società « La Motocoltura Francese » diploma di medaglia d'argento.
4. categoria *a*, Vermont Quellenc, diploma di medaglia d'argento;
4. categoria *b*, Vermont Quellenc, diploma di medaglia d'argento;
6. categoria *a*, Filtz, diploma di medaglia d'oro;
6. categoria *b*, Bajac, diploma di medaglia d'oro;
7. categoria, Compagnia Case di Francia, diploma di medaglia d'oro;
10. categoria, De Mesmay, diploma di med. d'oro.

— Il Giro di Francia in automobile si compirà dal 1 al 15 marzo 1913, e sarà organizzato dal giornale l'*Auto*.

— Un'esposizione dell'automobile sarà organizzata pel febbraio del 1913 nel *Grand Palais du Parc* dell'Esposizione a Marsiglia, da quella Camera Sindacale dell'automobile e dell'aviazione.

— Un'esposizione di automobili in Russia sarà organizzata da quell'Automobile Club imperiale, sotto l'alto patronato di S. M. Imperiale, a Pietroburgo, per la primavera del 1913.

— La circolazione in Isvizzera sarà soggettata ad un regolamento elaborato dal Consiglio di Stato di Zurigo. In esso è stabilito che il permesso di condurre automobili e motocicli non sarà concesso che a coloro che potranno presentare polizza di assicurazione contro la responsabilità civile di un minimo di 20 000 franchi per gli automobilisti e di 10 000 per i motociclisti.

Le spese d'esame ed esperimento ufficiali saranno a carico del richiedente, come pure quelle per la placca, per la carta d'entità, ecc.

Il trionfo della Trasmissione Cardanica

BICICLETTE 1913
senza catena e trasmissione cardanica.

MOTOCICLETTA MONOCILINDRICA 1913
con débrayage al manubrio, cambio di velocità, scappamento libero e trasmissione cardanica.

MOTOCICLETTA a 4 CILINDRI 1913
con débrayage al manubrio, cambio di velocità, scappamento libero e trasmissione cardanica.

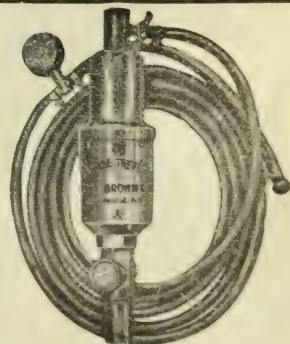
A. FUSI & Co. - MILANO - Via Mascheroni, 31

Pompa Automatica "BROWN" per Pneumatici!

LEGGERA e PRATICA!

In POCHI MINUTI le gomme sono riempite d'aria fresca, la stessa che si respira ✣ Risparmio di tempo, di fatica e di DENARO ✣ Semplicemente inserita al posto di una candela, è mossa dal motore ✣ SI MANDA IN PROVA! Nessun Automobilista dovrebbe trascurare di conoscere la POMPA BROWN. Diffidare dalle imitazioni.

Prezzo della pompa completa con manometro L. 120

Chiedere CATALOGO SPECIALE alla Ditta R. D'ISOLA & C.i
ROMA — Via Nazionale, 4 — ROMA

Un bel regalo natalizio.

Le contravvenzioni al regolamento saranno punite con un'ammenda che potrà arrivare fino a mille franchi per la prima volta ed a duemila nei casi di recidiva. Nei casi gravi potrà essere richiesta la pena di tre mesi di reclusione. Inoltre il Consiglio di Stato si riserva di interdire la circolazione su certe strade.

Aviazione

Da Pisa a Bastia in aeroplano. — Il 9 ottobre l'aviatore Nino Cagliani, su di un apparecchio Antoni, è partito da Pisa alle 15,27 e, mantenendosi ad una quota di circa 1000 metri sul mare, è sceso alle 16,40 a Bastia, sulla costa di Corsica, superando così in un'ora e 13 minuti la distanza di 120 chilometri, in gran parte sul mare.

Sulla rotta seguita dall'aviatore vigilavano, sul mare, le torpediniere *Spica, Clio* e *107* messe a disposizione dell'aviatore dal Ministero della marina.

Il volo di Cagliani costituisce un *record* di traversata marittima. Prima di lui, l'americano Mac Curdy aveva tentato la traversata da Key-West all'Avana (170 chm.), ma, quasi al termine del percorso, cadde in mare.

— *Apparecchi nuovi per l'esercito francese.* — Entro il 1912 saranno acquistati dal governo francese ben 362 apparecchi nuovi, dei quali 62 coi fondi ricavati dalla sottoscrizione nazionale. Era stato calcolato, per quest'ultimi apparecchi, 15 000 lire per ognuno, ma il prezzo essendo salito a 23,000, per i ricambi e i servizi accessorii, penserà il Ministero della guerra a colmare la differenza.

— *Per un monumento a Wilburg Wright.* — Si è costituito a Parigi un comitato per l'erezione di un monumento al campo d'Auvours a Wilburg Wright. Si sono già raccolte a tale scopo 4000 lire.

— *Il record d'altezza inglese.* — Il tenente di marina J. W. Seddon è salito a 1800 metri d'altezza sull'aerodromo di Eastchurch. Tale altezza non fu mai raggiunta da alcun aviatore inglese.

— *Aeroplani militari per l'Inghilterra.* — Sono stati ordinati a varie ditte nazionali ed estere, 29 nuovi apparecchi per l'esercito britannico.

Quest'ultimo conta sinora 34 aviatori, dei quali 12 riservisti.

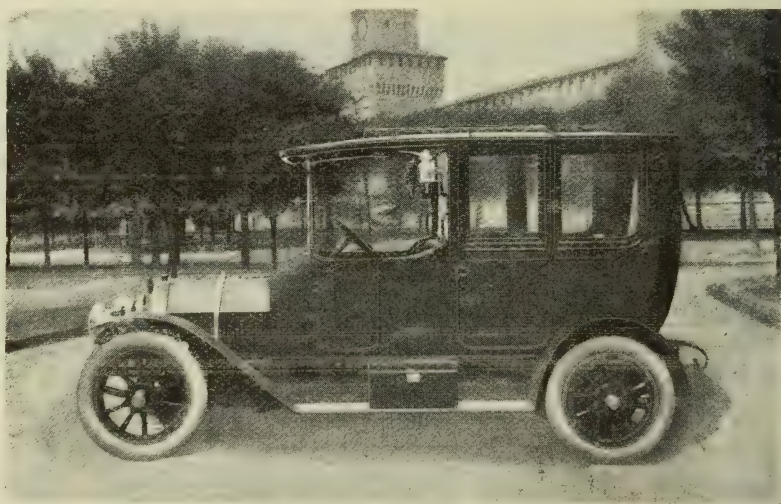
— *Recipienti per benzina inesplosibili.* — Al poligono di Vincennes sono stati esperimentati dei recipienti speciali per benzina, inventati dal sig. E. Brionne, che, quantunque venissero proiettati violentemente sul suolo, non esplodono e quindi non s'infiammano. I recipienti lanciati dall'altezza di 30 metri non hanno permesso l'uscita di una sola goccia di benzina.

La sostanza di cui sono fatti i recipienti è tale da assorbire la benzina impedendole di bruciare.

Ferrovie

— *Linee elettriche intorno a Milano.* — Sarebbe imminente, a quanto si afferma, l'inizio dei lavori relativi all'applicazione della trazione elettrica sulle linee Lecco-Olgiate, Olgiate-Usmate, Usmate-Monza. Seguiranno poi anche quelli per i tratti Usmate-Bergamo a Calolzio-Ponte S. Pietro. Sarebbero poi state ordinate 58 locomotive elettriche da servire in parte su queste linee ed in parte sulla linea dei Giovi. Le locomotive destinate alle linee Lecco-Monza e Usmate-Bergamo sarebbero costruite per raggiungere la velocità massima di 120 chm. l'ora.

I lavori per l'estensione della trazione elettrica al tronco Milano-Monza verrebbero rimandati in attesa della costruzione della nuova stazione viaggiatori di Milano, l'attuale non presentando condizioni favorevoli ad una estensione del servizio.

— *Ferrovia militare a Tripoli.* — Come un consocio gentilmente c'informa, nei primi giorni di ottobre è stato aperto all'esercizio, a Tripoli, un nuovo tronco di ferrovia di oltre 14 chm. che partendo dalla stazione di smistamento, per il molo dello Sparto Bu-Setta, Henni-Caserma di cavalleria, Bu-Meliana

LANCIA-LANDAULET (Normale)
Montato con pneumatici "MICHELIN,,

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO
Via Monginevro, 99
Telegrammi: LANCIAUTO
Telefono 27-75

LANCIA

— 1912 —
TIPO UNICO
20=30 HP.

giunge al mare presso la « casa del Telegrafo » cingendo così tutta la città in un ampio arco — e costituendo una specie di linea suburbana che non tarderà ad acquistare importanza notevole collo svilupparsi dell'agricoltura e dell'edilizia.

Detta ferrovia ha lo scartamento di 75 cm. e fu costruita interamente dall'Ufficio delle fortificazioni militari il quale l'esercita attualmente per l'esecuzione di importanti lavori militari.

Geografia

— *Le condizioni economiche della Serbia* hanno migliorato assai dopo l'emancipazione economica e politica dell'Austria-Ungheria. Con una densità di popolazione che raggiunge 60 abitanti per chm.², e supera quella di ogni altro paese balcanico, la Serbia, che non dà contributo all'emigrazione transatlantica, è paese essenzialmente agricolo, dove la proprietà fondiaria è assai frazionata. A ovest, nelle pianure della Sava e di Valjevo, ad est in quelle della bassa Morava, essendo il suolo più ricco e le comunicazioni più facili, l'agricoltura e l'arboricoltura hanno grande sviluppo. Ancor deve progredire assai l'allevamento del bestiame, pur essendo la Serbia il solo paese della penisola dove si rintracci un allevamento vero e proprio. Nel 1909 il suo sviluppo ferroviario era di 678 chm.; presentemente ne ha 934 in esercizio e 365 in costruzione. La Società di navigazione Serba, fondata nel 1891, sostiene, sulla Sava e sul Danubio, la concorrenza di potenti Compagnie austriache e ungheresi, senza ricevere sovvenzioni dallo Stato.

L'industria ha avuto considerevole sviluppo dopo il 1905; ma il cammino è stato assai lento, date le condizioni in cui si svolge la vita cittadina. L'energia idro-elettrica si comincia a utilizzare soltanto nelle regioni montagnose del sud. L'industria mineraria ha spostato il suo centro da sud e da ovest dove erano giacimenti di piombo, argento, ferro, rame, a nord-est, dove si estraggono ferro, oro e rame. Le industrie agricole sono ripartite lungo le vie di comunicazione. Tutta l'attività commerciale serba è diretta nel senso del meridiano: a nord ha sbocco verso l'Europa centrale dove lo sviluppo dell'industria ha necessità di prodotti agricoli importanti; a sud trova nei paesi mediterranei, dove l'erba fa difetto pel clima caldo e secco, larga possibilità di esportazione di bestiame.

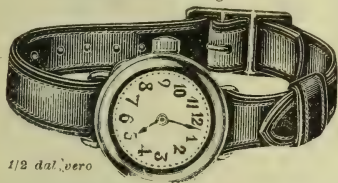
— *L'influsso italiano nella penisola balcanica* fu un tempo assai notevole, in virtù delle colonie italobizantine. Traccie di esso sono le costruzioni di tipo italiano che il Cvijic, noto speleologo, professore all'Università di Belgrado, ha trovato nella Rumelia orientale, e specialmente a Carlovo — e i vocaboli, d'importazione genovese, trovati in Bulgaria da Costantino Jirecek, noto per uno studio importante sull'influenza romanica esercitata nel medioevo sulle città della Dalmazia.

— *Gli studi sulle cause dell'alluvione* che il 20 settembre scorso ha danneggiato gravemente Castellamare di Sicilia, suggeriscono a Gaspare Nicotri notevoli considerazioni sulla necessità di un pronto rimboschimento dei monti vicini, e gli dettano un caloroso elogio per la propaganda del Touring.

— *La pesca dell'ambra nella Prussia orientale*, che nel 1911 era un monopolio di stato, e nel corrente anno è stata esercitata dalla città di Pillau, rappresenta un reddito annuo di circa sette milioni e mezzo di lire. Qualche pezzo può raggiungere il valore di parecchi centinaia di lire, con un peso di mezzo chilogrammo: il valore della libbra varia da L. 6,25 a L. 37,50 (quando vi sono impronte di vegetali o animali, goccie d'acqua o bolle d'aria). La pesca, che già ai Fenici offriva un importante articolo di esportazione, viene esercitata tutto l'anno, ma specialmente all'inizio della primavera e dell'autunno, con un drenaggio esteso alla profondità di 150 metri.

— *Il viaggio nell'Arabia centrale* che Barclay Raunkler, delegato della Società Geografica Danese ha compiuto dal febbraio al giugno scorso, fra l'ostilità degli indigeni, e in mezzo a pericoli non lievi, dovuti particolarmente ai briganti dei dintorni di

OROLOGI "TOURISTE„ e BRACCIALETTI ESTENSIBILI con OROLOGIO

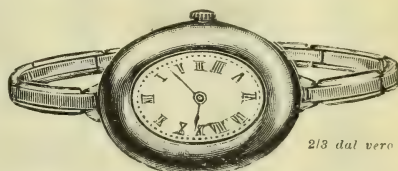
Orologio "Touriste„
con braccialetto in pelle adattabile a qualunque polso da Uomo o da Signora

1/2 dal vero

Cassa di vero nichel o acciaio . . . . L. **6.75**
„ di vero argento all'800 . . . . . „ **9.—**
„ di madreperla . . . . „ **10.50**
„ di oro 18 carati garantito . . . . „ **32.50**

FUNZIONAMENTO .. GARANTITO ..

Si riprende la merce rimborsando l'importo quando non fosse di soddisfazione .. ..

FUNZIONAMENTO .. GARANTITO ..

Braccialetti estensibili con orologio
Ultima moda

2/3 dal vero

Braccialetto e orologio in argento 800. . L. **15.—**
„ „ in placcato oro garantito inalterabile . . . . . „ **22.—**
Braccialetto e Orologio oro 18 carati, garantito a L. **75.—** - L. **90.—** e più cadauno.

Spediscesi **franco di porto nel Regno** inviando importo anticipato alla **Manifattura Orologi - Via Ausonio N. 1 - Milano**

1° VEDRINES su Deperdussin con
BOUGIE
OLEO
Marca testa di Moro.
nella Coppa Gordon-Bennett 1912

AUTOMOBILI
LANCIA
TORINO
AGENTI ESCLUSIVI PEL PIEMONTE, LIGURIA ED ITALIA MERIDIONALE
BECHIS & BERTOLINO
TORINO
Via S. Quintino, 28 — Telefono 41-05

Riad, costituisce una esplorazione geografica destinata a servire di base a studi ulteriori della Società danese in Arabia. Partito da el-Kueit, a cui farà capo, sul Golfo Persico la ferrovia di Bagdâd, Berclay Raunkler raggiunse, con una carovana di cento cammelli diretta al Neged, i pozzi di Safah, e, attraverso a steppe argillose e dune mobili, Zulfeh e Bereideh, donde si diresse, con sei cammelli e quattro uomini, alla città di Riad. Di qui, con una carovana di 150 pescatori di perle, a Hofuf, dove lo attendevano accoglienze onorevoli dell'autorità turca, e poi a Ager, donde raggiunse con un veliero il gruppo delle Bahrein, in comunicazione con Bombay. La relazione, che vedrà la luce nel prossimo inverno, conterrà l'itinerario Bassora-Ager, rilevato alla bussola; e recherà dati preziosi etnografici, e vedute tipiche dell'Arabia centrale e di nord-est.

— *La popolazione totale dell'India inglese* si è elevata nel 1911 a 315.132.537 abit., compresi quelli dei vari stati indigeni più o meno sottoposti al controllo del Governo Indiano. La popolazione totale delle provincie inglesi raggiunge 244.267.542 abit.; quella degli stati indigeni 70.864.995 abit. Rispetto al censimento del 1901, si ebbe un aumento del 7 % in tutta l'India, e più precisamente del 5,5 nelle provincie amministrate direttamente dall'Inghilterra, e del 12,9 negli stati indigeni. E' da notarsi che in questi ultimi, nel decennio 1892-1901, la carestia e la fame avevano sottratto agli stati indigeni il 5 % della popolazione.

— *Il viaggio nell'Abissinia di S. W. di* Giorgio Montandon, di cui è apparsa la relazione nell'ultimo « *Journal* » della Società Geografica di Londra, presenta per noi un vivo interesse. Il Montandon, percorrendo la regione che si stende a S W di Addis Abeba fra la sinistra dell'alto Omo e i bacini sorgentiferi del Didessa, del Baro e del Bako (affluenti dell'alto Sobat), ha raccolto preziosi dati meteorologici ed etnografici, che integrano quelli dei viaggiatori precedenti, primo fra tutti Vittorio Bòttego, la cui opera è dal Montandon grandemente apprezzata.

Geologia

— *L'età della catena alpina.* — E' noto che la catena alpina non è, geologicamente parlando, molto antica. Si ritiene infatti che il principale movimento orogenico che ha dato origine alle catene delle Alpi dati dal periodo miocenico, è il penultimo dei quattro grandi periodi dell'era terziaria. Ora, uno scienziato francese, il Boussac, crede di poter affermare che i primi movimenti orogenici alpini siano stati considerevolmente più antichi, e precisamente risalgono all'oligocene inferiore, fondando la sua affermazione specialmente sull'esistenza nelle molasse svizzere di ciottoli provenienti da terreni delle falde di carreggiamento a radici interne, e sul fatto che terreni oligocenici inferiori (come le arenarie d'Annot) sono ovunque avviluppati nei movimenti alpini. Naturalmente il sollevamento delle Alpi, che non è fenomeno d'un istante, avrebbe, come ammette l'opinione comune, continuato durante il miocene ed il pliocene.

— *Glaciazioni australiane.* — L'Howchin, dell'università di Adelaide, noto pei suoi studi sulle glaciazioni antiche del continente australiano, diede recentemente nel *Journal of Geology* (maggio 1912) una brillante sintesi dei fatti da lui osservati, illustrandoli con mirabili fotografie. Da questi risultano in certo modo indiscutibili le tracce di tre glaciazioni: una cambriana, una permo-carbonifera, che è di gran lunga la più importante, ed una pleistocenica, che, come da noi, ha lasciato le forme topografiche da essa modellate in uno stato di caratteristica freschezza. Si viene dunque sempre più confermando la periodicità di questi grandi fenomeni geologici, le cui cause sono tanto discusse, e che hanno avuto una così notevole importanza anche nel modellamento delle nostre belle vallate. Ricordo infatti, a cagion d'esempio, che non son pochi i geologi, i quali attribuiscono all'azione dei grandi ghiacciai della glaciazione quaternaria una parte preponderante nell'escavazione del bacino dei grandi laghi prealpini.

IL THERMOGÈNE

RIMEDIO SOVRANO contro Tossi, Bronchiti, Mali di Gola, Raffreddori, Nevralgie, Torcicolli, Dolori Intercostali, Lombaggini, Reumatismi, Sciatiche.

IL THERMOGÈNE (come l'indica il suo nome) ingenera calore e produce una rivulsione dolce e benefica che sollieva e guarisce più sicuramente che i cerotti, i vescicanti, le tapsie, la tintura di jodio, i linimenti, ecc. Ma come tutti i prodotti che riescono a conquistare una gran voga, così il THERMOGÈNE è imitato e contraffatto. E' dunque indispensabile di assicurarsi che l'etichetta della scatola gialla porti le parole LE THERMOGÈNE e il nome della Ditta produttrice VANDENBROECK & C.ie — BRUXELLES.

MODO D'USARLO. — Il THERMOGÈNE deve il suo immenso e legittimo successo alla semplicita della sua applicazione. Basta spiegare il foglio di ovatta ed applicarlo sul male in modo che aderisca bene alla pelle. L'applicazione però deve essere fatta di preferenza alla sera, coricandosi, avendo la precauzione, se si vuole ottenere un'azione più pronta ed energica, di spruzzare l'Ovatta con alcool puro, acqua di Colonia o acqua tiepida, oppure provocare un abbondante sudore coi mezzi dettati dalla consuetudine (aspirina, salicilato, tisane calde, ecc.).

La scatola L. 1.50 in tutte le Farmacie

Deposito Generale per l'Italia: I. PENAGINI — Foro Bonaparte, 46 — MILANO

— *Gemme del Madagascar.* — Il mineralogista Lacroix che in questi ultimi anni ha fatto tante interessanti osservazioni e scoperte sulla mineralogia del Madagascar, dà notizia, in una comunicazione all'Accademia delle Scienze di Parigi, di alcuni nuovi giacimenti di minerali usabili come gemme rinvenuti in quelle regioni. Si tratta principalmente di pegmatiti ad elementi trasparenti e bellissimi, tra i quali degni di nota un ortoclasio giallo dorato, un pirosseno verde e quarzo affumicato. In un altro giacimento il Lacroix rinvenne pure frammenti di kornerupite trasparenti.

— *La produzione germanica del carbon fossile nel* 1911. — Dai dati dell'Ufficio Imperiale di statistica di Berlino si ricava che la produzione germanica di carbon fossile continua ad aumentare, e nel 1911 giunse alla rispettabile cifra di 160,7 milioni di marchi. Il solo bacino carbonifero dell'Alta Slesia, con 42,3 milioni di tonnellate, supera la produzione di tutta la Francia, che raggiunse appena 39,3 milioni di tonnellate.

Sommando alla produzion del carbon fossile quella della lignite si giunge ad un totale di 243,5 milioni di tonnellate, ch'è poco distante da quello della produzione inglese nello stesso anno: 276,2 milioni di tonnellate.

Igiene

— *La cura solare della tubercolosi chirurgica in montagna.* — Dopo essere stata per lungo tempo praticata dagli empirici i quali la applicavano in modo tale da provocare lo scetticismo generale da parte dei medici, da qualche anno a questa parte la cura solare è stata sottratta dall'empirismo, per diventare un metodo clinico di cura, del quale oramai nessuno più disconosce l'intrinseco valore.

Dopo che le ricerche fatte da numerosi osservatori dimostrarono l'azione battericida della luce solare e dopo i buoni risultati ottenuti da Finsen nella cura delle malattie parassitarie della cute, si pensò di usare la luce solare diretta come mezzo curativo nelle malattie delle articolazioni di origine microbica e specialmente nelle artriti tubercolari.

Visti i buoni risultati ottenuti, si estese il metodo di cura non solo a tutte le tubercolosi localizzate (ghiandolari, ossee, ecc.) ma anche alla tubercolosi dei visceri.

Le prime cure furono praticate sulla riva del mare ove l'intensa luminosità si prestava in modo speciale alla cura solare, associandovi così la cura marina. Contemporaneamente si pensò di praticare anche la cura in regioni soleggiate della montagna associando alla cura solare la cura dell'altitudine: l'alta Engadina divenne così la culla dell'elioterapia della tubercolosi, che fu applicata pel primo dal dott. Bernhard, il quale la esperimentò su ammalati ricoverati nell'ospedale di Samaden. Avendo osservato che i contadini di quella contrada alpestre seccavano la carne esponendola al sole, egli pensò di applicare questo metodo di disseccazione antisettica ai tessuti viventi; d'altra parte i buoni risultati ottenuti da Finsen coll'applicazione dei raggi ultra-violetti dello spettro solare nelle affezioni microbiche della pelle, lo incoraggiarono ad associare alla proprietà idrofila dell'aria pura e secca dell'alta montagna, l'azione battericida della luce solare, e ad utilizzarla dapprima pel trattamento delle piaghe torpide e poi per la cura delle tubercolosi esterne, colla quale ottenne ottimi risultati.

Visti questi buoni risultati furono istituiti dei sanatori in alta montagna tra i 1000 ed i 2000 m. di altitudine destinati esclusivamente alla cura solare sistematica della tubercolosi chirurgica sia per i bambini come per gli adulti.

La cura comincia coll'insolazione locale della regione ammalata, esponendola direttamente alla radiazione solare durante sedute di qualche minuto soltanto, evitando così l'eritema solare e la consecutiva infiammazione della pelle. Dopo qualche giorno la pelle si pigmenta, ed allora le sedute possono venire prolungate anche per qualche ora senza inconvenienti. Così si sottopongono progressivamente alla cura solare estensioni sempre più ampie della cute, tanto da giungere in breve al bagno di sole

E' COMPLETO
L'Album della Guerra Italo-Turca 1911-1912 di Q. Cenni
Prezzo L. 5 (Estero L. 6) Pagamenti anticipati. — MILANO, Corso Porta Nuova, 9
Sono 20 Tavole con 3 copertine interne ed illustrate ed una copertina forte. — Testo illustrato con un totale di più che 200 ritratti, 100 e più scene di battaglie, vedute, costumi, panorami e più di 20 cartine topografiche. — E' il ricordo più ordinato che su questa nostra gloriosa guerra siasi finora pubblicato. Dirigere richieste con vaglia all'autore Q. CENNI.

UNIONE FOTOGRAFICA INDUSTRIALE
STABILIMENTI
LUMIÈRE E JOUGLA
UNITI
LASTRE · CARTE · PELLICOLE · PRODOTTI

La Ditta D. LAZZARONI & C. di Saronno
produttrice di BISCOTTI uso Inglese e della Specialità AMARETTI di Saronno per le prossime Festive ricorrenze, per Regali, Strenne uso famiglia
RACCOMANDA VIVAMENTE
i propri fini prodotti confezionati in eleganti Scatole che vengono spediti in pacco postale.
Prezzi da L. 1.50 a L. 11.50.
CHIEDERE LISTINO SPECIALE ILLUSTRATO

continuo e generale, proteggendo in principio la testa con cappelli di tela bianca, precauzione che poi in seguito diventa inutile: gli ammalati prendono dopo poco tempo l'aspetto di mulatti. Questa pigmentazione conferisce alla pelle una resistenza tutta speciale, essa favorisce la cicatrizzazione delle piaghe, e conferisce una immunità locale contro le affezioni cutanee di origine microbica. Gli ammalati si abituano in tal modo a vivere tutto l'anno all'aria vivificante all'altitudine della quale essi godono ininterrottamente il beneficio, poichè al sorgere del sole tutti i letti vengono trasportati sopra vaste terrazze direttamente esposte ai raggi solari, ed alla notte gli ambienti sono ampiamente aerati per mezzo di larghe aperture che comunicano colle terrazze adiacenti, sulle quali spesso gli ammalati passano tutta la notte.

La cura solare associata alla cura dell'altitudine esercita una azione molto benefica sullo stato generale, ed una intensa azione locale, poichè la luce solare influisce beneficamente sulla nutrizione dei tessuti; essa è dotata di potere microbicida, ossidante, analgesica ed eccitante, esercita una azione risolutiva sulle adeniti, sulle peritoniti, sulle osteiti, sulle artriti, ecc.

Il processo di guarigione generale, il disseccamento delle fistole, l'eliminazione e la scomparsa delle fungosità, il ritorno delle funzioni articolari, provano che non si tratta di una azione superficiale soltanto, ma anche di una azione curativa sopra i focolai tubercolari profondi. Spesso ne segue una guarigione sorprendente accompagnata da un grande miglioramento dello stato generale, fatto che dimostra come la cura solare associata alla cura d'altitudine, costituisca un potente fattore di guarigione.

Varie

— Nel 1914 avrà luogo in Genova un'*Esposizione Internazionale di Marina, Igiene Marinara e Mostra Coloniale Italiana.* — Il Governo, con apposito Decreto Reale ha concesso il suo appoggio alla manifestazione che sin d'ora promette una buona riuscita. Alla mostra anzidetta venne destinata una speciale divisione per l'*Educazione Fisica* suddivisa in quattro gruppi comprendenti la *Ginnastica, Ciclismo, Corpi Militari, Scherma, Giuochi Sportivi, Sports Nautici* ed *Automobilismo.*

Presidente della divisione di educazione fisica è il maggiore generale Carpi comm. Vittorio; *Vice-Presidente* l'on. marchese avv. Carlo Centurione, Ispettore Generale.

La mostra si divide in 4 gruppi così ordinati:

I° *Gruppo* (Ginnastica). — 1. Sezione: Mostra retrospettiva e comparativa; 2.: Concorsi maschili e di preparazione militare; 3.: Concorsi femminili.

II° *Gruppo* (Tiro a Corpi Militari). — 4. Sezione: Mostra e gare di Tiro a Segno; 5.: Pompieri; 6.: Corpi Militari;

III° *Gruppo* (Ciclismo, Alpinismo e Giuochi). — 7. Sez.: Ragazzi esploratori; 8.: Ciclismo; 9.: Giuochi; 10.: Alpinismo.

IV° *Gruppo* (Sports vari, autonomi). — 11. Sez.: Ippica; 12.: Automobilismo; 13.: Scherma; 14.: Sports nautici.

— *Concorso per un pontile fluviale.* — Per l'esattezza è bene ricordare che la relazione, di cui si parla nella *Rivista* di ottobre, a pag. 561, venne stesa oltre che dall'egregio ing. Dardanelli, anche dall'egregio ing. Anelli di Pavia, che ebbe pure dalla Giuria il mandato di relatore.

BIBLIOTECA.

Ing. Ansbert Vorreiter. « Jahrbuch der Luftfahrt II Jahrgang 1912 ». J. F. Lehmann, editore. München 1912.

L'ing. Vorreiter è uno dei pionieri della locomozione aerea in Germania ed ha pubblicato da poco l'edizione 1912 di questo annuario in cui ci fa edotti

BOLOGNA VIA INDIPENDENZA, N. 6-8 (Nuovo) Grand Hotel Baglioni

Casa di primo ord. con tutto il confort moderno - 120 camere 24 bagni privati - lavabos acqua corr. - Ristorante - Grand Hall - Garage moderno per 10 vetture, luce elettrica, acqua a pressione per lavaggio, banco per riparazioni, deposito benzina e lubrificanti. GUIDO BAGLIONI, propr.

Stessa Casa a Firenze Grand Hotel Baglioni

FRANCOBOLLI AUTENTICI

DI MISSIONI STRANIERE

venduti a peso. - Garantiti (non scelti). Domandare circolare esplicativa (in italiano) al Directeur des Timbres-Poste des Missions, 141 rue des Redoutes. TOULOUSE (Francia).

ADOTTATA IN TUTTO IL MONDO

BOUGIE POGNON LTD 4.90

GARANZIA DI UN ANNO

PETROLI D'ITALIA

MINIERE PETROLIFERE PROPRIE
RAFFINERIA A FIORENZUOLA D'ARDA

MILANO - Via Andegari, 12

BENZINE PER AUTOMOBILI

PETROLIO PER ILLUMINAZIONE — BENZINE INDUSTRIALI

di tutti i progressi compiuti nel mondo dal nuovissimo mezzo di locomozione, descrivendo ed illustrando ampiamente i dirigibili, gli aeroplani e i motori delle varie fabbriche, in modo che tanto il tecnico quanto il profano hanno qui una fonte inesauribile di preziose notizie. Il volume si occupa anche con competenza della parte scientifica che riguarda l'aeronautica: è corredato da numerose e belle illustrazioni, non solo, ma anche da tabelle, disegni e diagrammi con numerosissimi dati, ed è in complesso un'opera che raggiunge pienamente lo scopo che l'autore si era prefisso.

P. Jousset. « La France. Géographie illustrée ». Due volumi. Librairie Larousse, editrice. Parigi, 1912.

Opera illustrata con belle fotografie e numerose carte in nero e a colori. Il testo è piacevole alla lettura; ed i due volumi torneranno utili e graditi a tutti coloro che desiderano conoscere e ammirare come merita il paese a noi vicino.

C. L. Freeston. « The passes of the Pyrenees. A practical guide to the mountain roads of the Franco. Spanish frontier ». Kegan Paul, Trench, Trübner e Co., editori. London, 1912.

Se in Italia se ne pubblicassero molti di questi libri noi ci troveremmo ad aver un po' meno di orribili romanzi, un po' meno di giovani teste esaltate ed una più larga coltura del paese intero avviato verso quella inesauribile fonte di istruzione che è il viaggio attraverso tutti i paesi. Questo del Freeston è una guida della montagna il che non impedisce all'autore di scrivere delle pagine assai interessanti e non prive di un sano sentimento poetico.

Ivan Hitzemann. « Annuaire international de l'aéronautique. Encyclopedie générale des locomotions aériennes, 1912 ». 12, rue St. Anne. Parigi, 1912.

L'edizione 1912 di questo annuario è redatta in modo da interessare all'aeronautica anche coloro che ad essa non volsero troppo il pensiero. L'aeronautica militare nel volume è stata riassunta in un capitolo speciale, altro capitolo venne dedicato agli ufficiali comandanti dei vari centri di aviazione. Le varie parti del libro — riccamente illustrato — interessano certamente tutti gli uomini di *sport*, i costruttori, gli industriali, i professionisti.

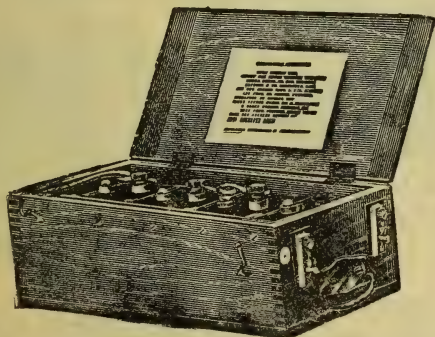
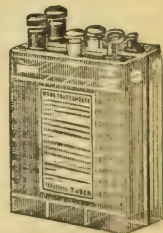
Maurice Rondet-Saint. « Dans notre empire noir ». Plon-Nourrit et Cie., editori. Parigi, 1912.

L'espansione francese in Africa è soggetto degno di occupare l'attenzione del pubblico, per cui questa opera, presentata al lettore da una bella prefazione del Presidente del T. C. di Francia, è stata accolta con curiosità e interesse. L'autore, volta a volta viaggiatore, *turista*, uomo d'affari e *sportman* eminente ha saputo rendere divertente la lettura del volume.

Gualtiero Castellini. « Nelle trincee di Tripoli ». Nicola Zanichelli, editore. Bologna, 1912.

Il Castellini si è fatto conoscere più particolarmente in questi ultimi tempi ed il suo libro riafferma in lui lo scrittore colorito ed anche l'osservatore. In questo volume egli ha raccolte le corrispondenze inviate ad un giornale: pagine vive, pagine in cui vibra tutta l'anima dello scrittore che ha assistito agli attacchi, che ha visto davvicino le truppe al fuoco. Il Castellini ha riletto quanto nei momenti tragici scriveva, ed ha in alcuni punti temperati gli ardori, ha qui e là ritoccato, ma il suo libro rimane sempre come una bella pagina di vita vissuta epperciò interessantissima a leggersi. E forse più fra qualche anno che non adesso che di cose di Cirenaica e di Tripolitania tutti abbiamo letto moltissimo non fosse altro che sulle colonne dei giornali quotidiani.

Giuseppe Piazza. « Come conquistammo Tripoli ». Diario da campo di guerra. Bernardo Lux, editore. Roma, 1912.

Anche qui si tratta delle lettere che un inviato speciale ha mandate al suo giornale. Ed anche questo volumetto riesce assai interessante. Certo i cultori di storia di esso non vorranno privarsi.

Accumulatori Elettrici
TUDOR
MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA
Società Generale Italiana Accumulatori Elettrici
Sede MILANO
Via S. Gregorio, 33
Stabilimento MELZO
BERLINO — BRUXELLES — PARIGI — LONDRA — MADRID — OERLIKON — HAGEN I/W
PIETROBURGO — VIENNA — PRAGA — BUDAPEST — FILADELFIA
Accumulatori stazionari e trasportabili per qualunque applicazione.
BATTERIE SPECIALI PER ACCENSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO, ILLUMINAZIONE AUTOMOBILI, LAMPADE PORTATILI, ecc.
Gli accumulatori TUDOR sono i migliori ed i più ricercati del mercato mondiale.
Listini e preventivi gratis a richiesta

Aldo Chierici. « A Tripoli d'Italia ». Diario di un corrispondente di guerra. Stabilimento grafico O. Simonti. Pistoia, 1912. Prezzo per i soci del T. C. I. L. 1 franco di porto semplice, L. 1,20 raccomandato.

Si tratta anche qui delle corrispondenze dell'arguto Aldo Chierici scritte durante la guerra per i giornali italiani. Il Chierici invitato a compilare un libro si è rifiutato; semplicemente ha concesso che si riunissero le sue lettere. E così si è composto un volume non meno degli altri interessante.

Alexandre Sée. « Les lois expérimentales de l'aviation» Gauthier-Villars, editore. Parigi, 1912.

E' questa una buona fra le più recenti opere sull'aviazione. L'autore, contrario ai ragionamenti *a priori*, specie in aerodinamica, espone i risultati degli esperimenti fatti sulla resistenza dell'aria, i propri studi sulle eliche, e chiude con un riassunto sullo stato attuale delle nostre cognizioni sui differenti modi di volo degli uccelli.

Augusto Bellini. La crociera della « Graziella ». Bologna, 1912. Prezzo L. 2,50; sconto del 20 % ai soci del T. C. I., che si rivolgano direttamente all'editore Garagnani e Figli, via Indipendenza 14.

Più che per il pubblico questi libri sono destinati a quei gruppi di amici che hanno partecipato alle gite o che simili spedizioni hanno compiuto e che sono quindi in condizione di poter valutare tutte le bellezze di un viaggio, le peripezie di una crociera compiuta come questa su di un *Yacht* recante il nome di una bella bambina: la figlia dell'autore. Il Bellini, accompagnato dalla sua signora, partecipò alla crociera del T. C. I. E proprio come dice l'autore il libro è stato scritto perchè la bimba fatta adulta trovi il ricordo dell'interessante viaggio.

Les beaux voyages. « Russie », di Henri de Noussanne. — En Alsace », di André Lichtenberger. Les Arts Graphiques, editrici. Vincennes, 1912.

La collezione dei *Beaux Voyages*, che ci è presentata dagli editori in veste ricca ed elegante, comprendeva già diciotto volumi dedicati alla Cina, al Marocco, all'Egitto, al Giappone, alle Indie, alla Spagna, all'Indocina e all'Algeria; essa si arricchisce ora di questi due nuovi volumi che contengono buone descrizioni.

John Ball. « The Central Alps ». Parte II. (The Alpine Guide). Longmans, Green e Co., editori. Londra 1911.

L'autore è un innamorato della montagna e dà in questo libro molte istruzioni in forma piana e di carattere pratico.

Il volume esamina le Alpi lepontine (Formazza-St. Gotthard Adula-Locarno-Como), le Alpi Retiche (Pratigau-Albula Bernina-Ofem Pass-Ortler) e si chiude colla Lombardia (Bergamo e Adamello). Arricchiscono il volume alcune carte.

Ing. Adrien Fieux. « Modèles d'aéroplanes. Leur construction ». Librairie Aéronautique, editrice. Parigi, 1912.

Notevole in questo volume la copia delle notizie ed informazioni. Il testo chiaro e preciso, le figure semplicissime permetteranno anche a coloro che non posseggono speciali cognizioni di costruire dei piccoli aeroplani ridotti, con poca spesa.

Ferruccio Cercignani. « Vade-mecum dell'automobilista e del conducente di motoscafi ». 2.a edizione. Licinio Cappelli, editore. Rocca S. Casciano, 1912.

E un libriccino di poca mole, ma scritto da un competente e quindi risponde alle necessità pratiche di ogni momento. Ma specialmente esso è utile per coloro che vogliono una preparazione rapida e buona onde ottenere il certificato di idoneità per condurre le carrozze automobili. Il volumetto è alla seconda edizione, il che significa che la prima ha tanto incontrato che in breve fu esaurita. In fondo al volume due capitoli abbastanza lunghi sono dedicati alla motonautica ed alla navigazione con indicazioni sui motori, la retromarcia, le eliche, gli scafi, ecc.

LE SPERANZE DELLA PATRIA ....

N.S.U. N.S.U.

..... SULLA NECKARSULMER!
L'UNICA MOTOCICLETTA FEDELE!
COMODA — PRATICA — ROBUSTA

Cataloghi gratis e franco scrivendo al RAPPRESENTANTE GENERALE P. GHIRLANDA - Via Vincenzo Monti N. 26 MILANO

G. E. Franklin. « Palestine, depicted and descrived ». J. M. Dent e Sons, editori. Londra, 1911.

Bella e utile pubblicazione questa, che contiene molte informazioni necessarie per chi voglia visitare la Terra Santa.

Claude et Paul Augé. « Larousse de poche. Dictionnaire d'ortographie et de prononciation ». Librairie Larousse, editrice. Parigi, 1912.

Elegante volumetto fittissimo nelle pagine e nella composizione il che fa sì che come dizionario esso si riduca ad un comodissimo libro tascabile ben stampato, corretto e corredato di una grammatica e di un rapido cenno della storia della letteratura francese.

Les Villes d'Art Célèbres. « Athènes », di Gustave Foungère. H. Laurens editore. Parigi, 1912.

Un altro bel volume di questa collezione che ne conta già di bellissimi. Il libro è in gran parte dedicato ad Atene antica: ma in esso si parla ampiamente anche della moderna capitale del regno greco. Lo completa una rapida scorsa attraverso l'Attica ed ai suoi paesi dalle gloriose rovine. L'opera è riccamente illustrata come del resto tutti gli altri volumi della collezione.

Arch. Paul Gout. « Guide du visiteur au Mont-Saint-Michel ». Armand Colin, editore. Parigi 1912.

Paul Gout ha assunto da dodici anni l'arduo compito di conservare e di restaurare il Monte San Michele. E nessuno meglio di lui poteva scriverne una guida che permettesse al viaggiatore di trarre il maggior godimento possibile visitando quel gioiello dell'architettura francese.

Guides artistiques et pittoresques des pays de France, « La Haute Normandie » di J. Fossey e J. Longnon. Ch. Delagrave editore. Parigi 1912.

Questa guida che è la seconda della serie iniziata già con successo, offre al lettore una quantità di notizie e di informazioni di indole così varia che raramente è dato trovare riunite in un solo volume. E gli itinerarii per i quali il viaggiatore è condotto a visitare la Normandia differiscono sensibilmente da quelli consigliati da pubblicazioni consimili poichè essi abbandonano spesso le ferrovie per le strade ordinarie in modo da permettere la visita di tutte le curiosità e di tutte le bellezze artistiche.

Edvard Whymper. « Guide à Zermatt et au Cervin ou Matterhorn ». A. Jullien editore. Ginevra, 1912.

Questo libro è una buona traduzione dell' opera inglese, così nota ed apprezzata fra gli alpinisti. E l'autore che ha soggiornato a lungo nella regione, e che era lui stesso provetto alpinista, ha scritto qualche cosa di più e di meglio di una semplice guida. Dopo alcuni cenni storici sulla vallata dai tempi più remoti ad oggi, il volume descrive ampiamente le numerose escursioni ed ascensioni che si possono effettuare da Zermatt, come pure i passaggi che danno accesso alle valli vicine. Le illustrazioni, nitide e scelte con cura, sono in gran parte inedite.

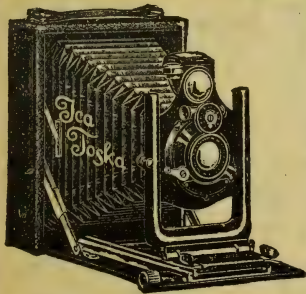
Ing. J. Tribot-Laspière. « La locomotive moderne ». Librairie Vuibert, editrice. Parigi, 1911.

Anche a chi per sola curiosità, diremo meglio per amor di sapere, voglia conoscere con esattezza il funzionamento di una locomotiva studiata nei particolari: dalla caldaia, ai cilindri, alle ruote, ai freni, questo libro tornerà utilissimo.

Avv. Vittorio Cottafavi. « Nella Libia Italiana. Impressioni, studi, ricordi ». Libreria L. Beltrami, editrice. Bologna, 1912.

L'on. Cottafavi ha anch'egli scritto sulla Libia, ma ha scritto come lo può fare un deputato che conscio di quelli che sono i suoi doveri, studia, esamina e suggerisce. Così egli non si è abbandonato alle descrizioni delle battaglie, ma ha studiati gli usi delle popolazioni, gli ordinamenti, le cose, le produzioni. E particolari cure ha dedicato ad un capitolo di grandissima importanza, quello sui coloni d'Italia. Chiude il volume un'appendice col parere dei competenti sul valore agricolo della Libia e della Cirenaica.

G. VIGO & C.IA
TORINO - Via Roma, 31 (entrata Via Cavour)
Articoli ed Abbigliamenti per tutti gli SPORTS
Ricco catalogo illustrato
GRATIS a richiesta
SPORT

APPARECCHI FOTOGRAFICI
di tutti i formati esistenti sia per lastre, sia per pellicole, muniti di qualunque otturatore e di tutte le specie d'ottica servendo quindi per qualsiasi fine dell'arte fotografica. In vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici del mondo.
CATALOGO GENERALE N. 297 GRATIS.
"ICA" Società Anonima, DRESDA La più grande fabbrica di camere in Europa ..
RAPPRESENTANTE PER L'ITALIA: M. LICHTENSTEIN - TORINO - Via Nizza, 9
Ica Toska

H. Petit. « Bibliothèque du Chauffeur: Le pneumatique ». H. Dunod e E. Pinat, editori. Parigi, 1912.

In questo studio, molto documentato, l'autore spiega completamente la fabbricazione del pneumatico con un esame dettagliato di tutta... diremo così, la vita del pneumatico, dalla nascita alla morte, con le malattie che lo insidiano e le cure che esso esige. L'opera è indirizzata specialmente agli automobilisti.

Dott. Arthur Evans. « La cura radicale della timidezza ». Hermes Institute, editore. Milano, 1912.

Non si tratta di un libro che narri come ha fatto Tizio a riuscire nella vita o come Caio abbia messi insieme dei milioni. E' uno studio di psicologia ma con applicazioni pratiche quasi per ogni caso della vita quando la vita sia esaminata nei più notevoli e pur comuni avvenimenti. Si tratta in fondo di un'educazione della volontà, la quale dovrebbe dare per risultato un maggior ardimento talora indispensabile nella vita e che in ogni modo evita di rimanere alla coda, nella lotta per l'esistenza.

Pierre Marge. « L'Europe en automobile: Voyage en Dalmatie, Bosnie-Herzégovine et Monténégro ». Plon-Nourrit et Cie., editori. Parigi, 1912.

L'autore ha percorso due volte, e percorrendo itinerari poco conosciuti, i paesi che descrive. Il libro è fatto principalmente di impressioni e di note prese durante il viaggio. Sono molto bene descritte le profonde trasformazioni della Bosnia e dell'Erzegovina dopo l'annessione, le bellezze selvaggie del Montenegro, e il carattere medioevale dei costumi e dello stato sociale della Dalmazia.

L'Echo Français. - The Englis Echo, edizione Sperling & Kupfer, - Milano.

Due buone pubblicazioni a fascicoli da poco prezzo - quindi alla portata di tutte le borse ed aventi lo scopo di insegnare le lingue francese ed inglese con convenienti esercizi di lettura - di per sè utilissima in quanto essa è costituita dal racconto degli avvenimenti odierni.

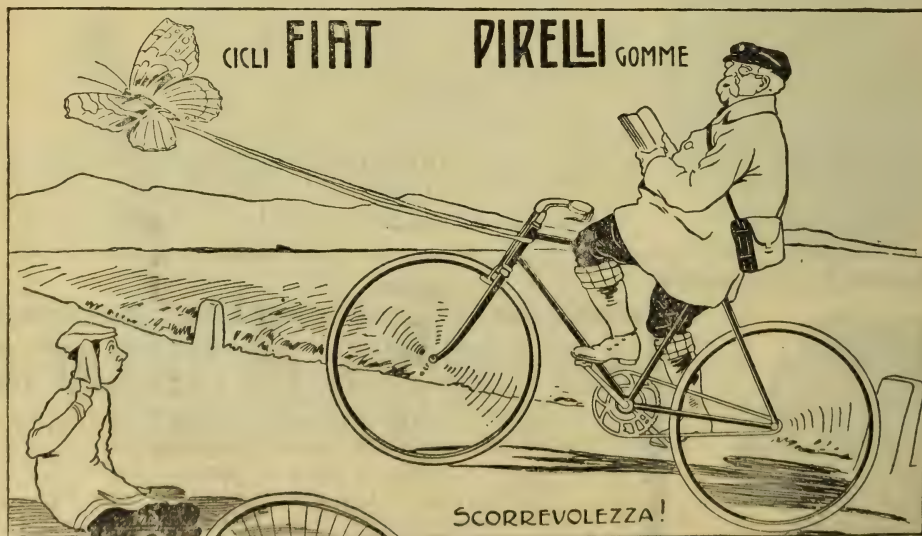
Cap. Ferrari cav. Arnaldo. « Vademecum delle leggi, regolamenti e istruzioni sulla leva ad uso dei sindaci e segretari comunali per il facile disbrigo delle pratiche d'indole militare ». Roma, 1912.

Non esisteva in Italia una raccolta completa che lucidamente esponesse le pratiche rapide da seguirsi per gli obblighi di leva e su tutto il servizio militare in genere. Le leggi, i regolamenti, le istruzioni, le modalità che con gran frequenza si susseguono, fanno alle volte cadere in un ginepraio anche i più competenti. Il volume sarà senza dubbio un'eccellente guida non solo per i sindaci e i segretari comunali, ma per tutti gli altri uffici e per le persone che si occupano della materia.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, Via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

S. SINIGAGLIA & C. — TORINO — Via Andrea Doria, 6
Casa fondata nel 1880
Fornitori Regia Marina e Ferrovie dello Stato
Tubi Metallici Flessibili Originali "HYDRA" per qualsiasi Applicazione Industriale — Alberi Flessibili per Trasmissione Movimenti — Sirene, Fischi per Automobilismo, Navigazione, Aerostatica. —

COMPRA VENDITA Catalogo gratis
FRANCOBOLLI
POSTAGE FOURPENCE — CAPE OF GOOD HOPE
150 diff. Colonie Inglesi L. 0.75 - 40 diff. Colonie Giappone L. 1 - 50 diff. Portogallo e Col. Portoghesi L 1.25 - 20 diff. Persia L. 0 75 - 100 diff. Col. Francesi L. 2.75 - 50 diff. Turchia L. 1 95
più Porto L. 0.15
Prem. Casa A. BOLAFFI, Via Roma, 31, Torino - Telef. int. 46-03

PIÙ DI SESSANTA VITTORIE NEL 1911

SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

CICLI FIAT PIRELLI GOMME

SCORREVOLEZZA!

CHIEDERE CATALOGO AI RAPPRESENTANTI SPARSI IN TUTTO IL MONDO

NESSUNA ALTRA MARCA PUÒ REGGERE AL CONFRONTO —

Libri ricevuti in dono.

ites monographies des Grands Edifices de la France. « Senlis » di Marcel Aubert. H. Laurens, editore. Parigi, 1912.

uring Club de Belgique. « Panorama du Congo ». « Panorama du Grand Duché du Luxembourg ». Albums illustrati. Bruxelles, 1912.

tano Sergiacomo. « Descrizione della Basilica di S. Pietro in Vaticano ». Max Bretschneider, editore. Roma, 1912

pitaine du Génie Duchéne. « Apprécier un aéroplane. L'améliorer s'il y a lieu ». Libraire Aéronautique, editrice. Parigi, 1912.

. Karl F. M. Rösner. « Das Flugzeug für die Kriegsmarine und den Wassersport. Theorie und Praxis im Bau der Wasserflug euge (und Gleitboote) » C. J. E. Volkmann, editore. Berlin-Charlottenburg, 1912.

inster i. W. Guida illustrata, edita a cura del « Verkehrsver in für Münster i. W. und aas Münsterland ». Münster, 1912.

redo Galletti. « Gerolamo Savonarola ». (Profili, N. 22). A. F. Formiggini, editore. Genova, 1912.

Tranchant. « La Cinématographie pour tous ». Comptoir d'édition de « Cinéma-Revue ». Parigi, 1912.

Andrau. « Livre d'or de la Côte d'Azur ». Offerto dall'Automobile Club e Aero Club di Nizza. Prima edizione, 1912. Nizza, 1912.

Michelin (Guide). « Alpes et Rhin 1912 ». — « Espagne et Portugal 1912 ». — « To the British Isles 1912 ». — « Deutschland 1912 ». Edite dalla Casa di Pneumatici Michelin. Clermont-Ferrand, 1912.

Continental. « Guide routier et aérien. France, Corse, Algerie, Tunisie ». Compagnie Continental, editrice. Parigi, 1912.

Continental Handbuch für Automobilisten und Motorradfahrer. « Deutschland 1912 ». Edito dalla Continental - Caoutchouc - und - Gutta - Percha Compagnie. Hannover, 1912.

R. Istituto Idrografico. « Elenco dei fari, fanali, segnali marittimi, semafori e stazioni radiotelegrafiche esistenti sulle coste del mare Mediterraneo, mar Nero, mar d'Azof, mar Rosso, golfo d'Aden e Benadir ». Genova, 1912.

A. N. Homer. « The Imperial Highway ». Canadian Pacific Railway, editore. London, 1912.

Cap. C. Cesari. « La ferrovia Trans-Persiana ». Roma, 1912.

Prof. avv. L. Neppi Modona. « I rapporti fra l'uomo e il suolo nelle colonie e i tentativi fatti per risolvere i principali lati del vasto problema in alcune regioni nord-africane ». Firenze, 1912.

Alessandro Malladra. « Il fondo del cratere vesuviano » Napoli, 1912.

I Balcani e la questione Balcanica. Ottobre 1912. Società Editrice Sonzogno. Milano, 1912.

I SOCI Concediamo qualunque opera in lingua italiana, francese, tedesca ed inglese con comodo gamento rateale, **senza alcun aumento sul ezzo originale.** Vasto assortimento di Enciclopedie, lanti, Romanzi, Libri tecnici. ecc. Cataloghi a richiesta.

PERLING & KUPFER — MILANO

rai di S. M. la Regina Madre. Via Morone, 3 (Ang. Via Manzoni)

LUXINA — G.M.B. MILANO

"LUXINA"

Sovrano detersivo, pulitore e smacchiatore istantaneo universale per tutti gli usi. - Indispensabile a tutte le famiglie

G. M. BALSARI & C. = MILANO

Corso Venezia, N. 71

Nel

CONCORSO MILITARE RUSSO

DI CIRCA 3000 KM.

FIAT

si classificò splendidamente coi suoi quattro Camions che vennero immediatamente acquistati dal Governo.

Antonio Emiliani. « I Francesi nelle Marche. 1797-99 ». Falerone, 1912.

Primo Congresso Nazionale di Navigazione promosso dall'Associazione Nazionale per i Congressi di Navigazione. Torino 28 settembre-4 ottobre 1911 ». Rendiconto particolareggiato pubblicato per cura del Comitato Locale di organizzazione. Torino. 1912.

R. Comitato Talassografico Italiano. « Memoria VIII: Risultati di lanci di palloni piloti eseguiti alla Stazione Aerologica di Vigna di Valle (giugno 1910, maggio 1911) » per il dott. Cesare Fabris. « Memoria XIV: Lanci contemporanei di palloni piloti dal 1 maggio al 6 luglio 1912 per cura della Direzione del Servizio Aerologico Italiano. Parte I: Osservazione. Parte II: Risultati» per il dott. Cesare Fabris. Venezia, 1912.

V. Traniello (Ten. Colonnello del Genio). « Un classico precedente. La spedizione d'Algeri nel 1830 », Roma, 1912.

Provincia di Sassari. Ufficio Tecnico. « Relazione dell'ingegnere capo sulla cilindratura di alcuni tratti di strade provinciali nel 1912 ». Sassari, 1912.

R. Magistrato alle Acque. Ufficio Idrografico. Pubblicaz. N. 20 e 21: « I bacini della Meduna e del Colvera in Friuli ». Pubblicaz. N. 37: « Carta delle permeabilità delle rocce del bacino del Cellina ». Venezia, 1912.

Rina Maria Perazzi. « Le Rime del Marzocco ». Liriche. R. Bemporad e Figlio, editori. Firenze, 1912,

Davide Galdi. « L'assedio di Napoli ». Romanzo storico popolare. Napoli, 1912.

Prof. Vincenzo Politi. « Il salto. Tecnica e norme per l'allenamento ». Roma, 1912.

Fédération Aéronautique Internationale. « Conférence statutaire des 20 et 21 juin 1912 tenue à Vienne. Procès-Verbaux ». Parigi, 1912.

Aéro Club de France. « Annuaire 1912 ». Parigi, 35, rue François Ier.

Aéro Club de Belgique. « Annuaire 1912 ». Bruxe 6, Avenue Marnix.

The Automobile Club of America. « Year Book 19 New York, 54-55 Streets West of Broad

Ligue Vélocipédique Belge. « Annuaire pour 19 Bruxelles, 147, Boulevard Anspach.

K. K. Österreichischer Aëro-Club. « Jahrbuch 19 Vienna, Tuchlauben 3.

Deutscher Luftfahrer-Verband (Kaiserlicher Club). « Jahrbuch 1912 », compilato da F. Ra Berlino, Nollendorfplatz 3.

The Royal Aero Club of the United Kingdom. « Book 1912 ». Londra, Picadilly, 166.

Ligue Nationale Aérienne. « Annuaire 1912 ». xelles, 6, Avenue Marnix.

Automobile Club di Milano. « Annuario 1912 ». lano, via S. Nicolao.

Regio Yacht Club Italiano. « Annuario 1912 ». Gen 1912.

Club Alpino Italiano. « Annuario 1912-13 delle zioni Venete », compilato dalla Sezione di dova. Padova, 1912.

The Automobile Association and Motor Union. « reign Handbook 1912 ». London, 1912.

Federazione Italiana dei Consorzi Agrari. « Seco annuario 1911. Le Società Agrarie di acqu in Italia fino al 1910 ». Piacenza, 1911.

Sorteggio Premi di Benemerenza d mesi di settembre e ottobre.

Procedutosi al sorteggio di una medaglia d'or di due medaglie d'argento per la benemerenza Soci che nel mese di settembre hanno presentato meno un nuovo Socio, queste vennero assegn come segue: Medaglia d'oro al signor Alberto G.

" COSETTE " Elegantissimo binocolo da teatro per Signora - In madreperla fine - Testine e giuoco pure in madreperla - Manico snodabile a due tiri - Ottica perfetta Obbiettivi acromatici e oculari massima - Racchiuso in elegante borsetta peluche e seta L. 32.50 - Per i Soci del Touring Club Italiano L. 30.50 franco. (Indicare Num. tessera).

" EUREKA " Campagna e Teatro. - Binoccolo per tutti gli usi - Grande portata e luminosità - Obbiettivi acromatici perfetti - Bussola - Cordoncino e astuccio in cuoio con tracolla L. 23.50 - Per i soci del Touring Club Italiano L. 21.75. (Indicare Num. tessera).

Binoccolo da Teatro " Ojeni " (doppio della figura)

— Grande campo - Massima luminosità - In ottone ricoperto di pelle marocchino nero - Oculari diaframmati - Obbiettivi acromatici. — Ogni binoccolo viene spedito in elegante astuccio in pelle nera foderato di raso, contro cartolina-vaglia di L. 13,25 franco Italia. Pei Soci del T. C. I. (indicare N. tessera) L. 12 franco.

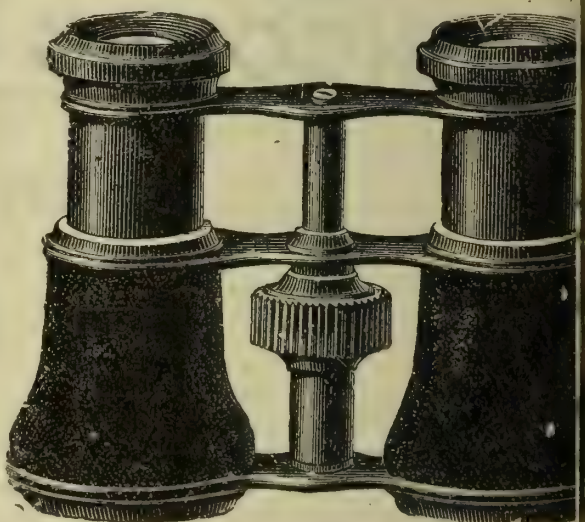
BINOCCOLI PRISMATICI per teatro e campagna e tipi militari
CANNOCCHIALI AUTOMATICI per stazioni alpine.. .. .. ..
APPARECCHI FOTOGRAFICI con obbiettivi semplici e d'autore, ecc.

Agli Ufficiali del Regio Esercito vendiamo a rate qualunque articolo di Ottica e di Fotografia.

CASA FONDATA NEL 1875.

MAGAZZINI BERR

OTTICA - FOTOGRAF

1, Via Roma - TORINO - Via Roma,

CATALOGHI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTU

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1911 L. 20 528 144.17

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENE

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale accordi speciali a favore dei Soci.

tiè di Bahia Blanca (Argentina), medaglia d'argento al signor Enrico Cairoli di Milano e al signor seppe Biancoli di Sesto Calende.
Nel mese di ottobre invece vennero assegnate: Medaglia d'oro al signor Tito Innocenti di Ri-.i e quelle d'argento ai signori Fortunato Ro-.ai di Lavis (Trentino) e rag. Franz Glaenzer di orno.
Le estrazioni vennero fatte alla presenza dei Sin-i.

COMUNICATI UFFICIALI

OMMEMORAZIONE DOTTOR GUASTALLA. Il Vice Direttore Generale dà lettura della commorazione del compianto dottor Guastalla, in noria del quale si delibera un ritratto nella sala Consiglio.

ZIONE DELLA SOCIETA' BOTANICA ITALIANA PER LA PROTEZIONE DEI MONUMENTI NATURALI NOSTRI. — Si delibera di rire e di farsi rappresentare alla riunione indetta la Società Botanica Italiana di Firenze, in Genova scopo di addivenire ad un'intesa fra le varie ociazioni in Italia per la protezione dei monunti naturali.

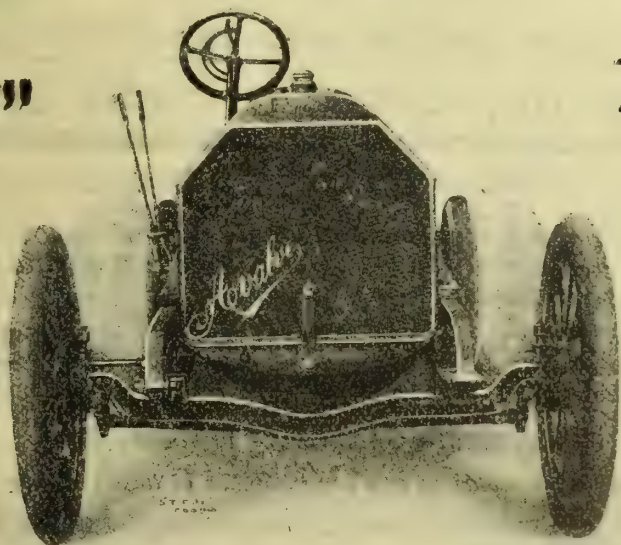
RAPPRESENTANZA DELLA DIREZIONE L TOURING AL CONGRESSO DI FIRENZE. Si delega al Vice Direttore Generale e al Presite della Commissione Strade, di rappresentare cialmente la Direzione del Touring al Congresso a Strada di Firenze. Si manda a diramare un in- circostanziato a tutti i membri del Consiglio, leggiando il numeroso intervento al Congresso, quale parteciperebbero pure in rappresentanza ciale del Touring.

GORDON-BENNETT AERONAUTICA. — Si comunicazione della lettera dell'Aero Club d'I-a con cui accompagna un modulo del documento ordo che verrà rilasciato a ciascun pallone partecipante alla Gordon Bennett, pregando, a norma delle mansioni riservate al Touring nella costituzione dell'Aero Club, di informare le Autorità italiane e di fare i passi necessari presso le Autorità stesse, per facilitare ai concorrenti un eventuale atterramento nel nostro Paese, essendo in regola rispetto alle dogane, ecc.
Si delibera di dar seguito alla richiesta dell'Aero Club d'Italia.

DOMANDA DELL'ISTITUTO PER LE CASE POPOLARI ED ECONOMICHE IN MILANO. Si accoglie la domanda fatta dall'Istituto per le case popolari ed economiche di Milano, tendente ad ottenere l'appoggio morale del Touring ed un premio per la gara indetta fra gli inquilini delle case dell'istituto per la decorazione floreale delle finestre.
Si delibera l'assegnamento di una medaglia d'argento.

UFFICIO DEL TOURING A VENEZIA. — Si prende atto dell'avvenuta stipulazione dell'accordo colla Pro Venezia per la concessione alla stessa dell'esercizio del nostro Ufficio Succursale alle condizioni tutte che sono state approvate in precedente deliberazione.

CONGRESSO DELLA STRADA A FIRENZE. — Si dà lettura della relazione fatta dall'Ufficio sullo svolgimento del II Convegno nazionale della Strada in Firenze, il quale, oltre a riunire per una seconda volta, gli stessi elementi che con tanti importanti risultati erano già stati convocati a Torino, aveva lo scopo di preparare la partecipazione dell'Italia al III Congresso Internazionale di Londra dell'anno venturo e si constata con vivo compiacimento il notevole successo che questa manifestazione ha avuto.
Infatti erano presenti in Firenze 450 Congressisti fra i quali vi erano le rappresentanze o le adesioni di 65 Deputazioni Provinciali e di altrettanti Municipi.
I lavori del Congresso furono svolti regolarmente, come pure le visite e le gite stabilite dal programma. L'ospitalità venne molto largamente esercitata

ITALA
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO
CHASSIS DOTATI DI MOTORI SENZA VALVOLE
.. Brevetto proprio ..
AVALVE"
HP. monobloc.
HP. 4 cil. accoppiati
TIPI CON VALVOLE:
18 HP. 18-24 HP.
-35 HP. 35-45 HP.
-65 HP. 60-70 HP.
a 4 cilindri.
HP. — 70 HP.
a 6 cilindri.
ti montati
Gomme MICHELIN
TIPI INDUSTRIALI
OMNIBUS capaci a
10 - 16 - 24 persone
CAMIONS
della portata di
700 - 1000 - 2000
3500 e 5000 chili.
AUTOPOMPE
DA INCENDIO
MOTORI per CANOTTI
SEMPLICITÀ - SILENZIOSITÀ
RENDIMENTO MASSIMO - CONSUMO MINIMO

IL SAPONE DEI TURIST

(Facilitazione ai Soci del Touring).

: : Gli automobilisti, i ciclisti, i meccanici ed i touristi in gene
hanno spesso bisogno di un energico detersivo per togliere da
pelle e dagli oggetti le macchie refrattarie all' azione del sapo
comune, come di unto, di vernice, di metallo, d'acido, ecc. : :

: : È, da anni, ben conosciuto e apprezzatissimo l' ABRADO
speciale prodotto brevettato, composto di materie scelte e di em
lienti che asportano completamente qualunque macchia, renden
nondimeno morbida la pelle. : : : : : : : : : : : :

: : Esso non contiene assolutamente materie nocive o corroder
ed è pure l' ideale per una completa pulizia della persona, consigli
bile a chi vuol liberarsi a perfezione dalla polvere e dal sudore. .

: : Siamo perciò lieti di dar modo di provarlo a quelli dei Sc
del Touring che ancora non lo conoscono, per speciale accordo co
Società produttrice, SAPONERIE RIUNITE GIÀ FRATELLI DE BERNAR
di TORINO (Lingotto). : : : : : : : : : : : : : :

: : A presentazione dell' unito *buono - tagliando* i nostri lett
possono acquistare, *a metà prezzo*, in qualsiasi negozio d' Italia,
rinomati *tre saponi italiani*, fra i quali trovasi pure l' ABRADO

: : In tal modo, trovando il loro tipo ideale di detergente, i to
risti incontreranno pure due altri ottimi tipi di sapone, quanto
meglio sa, in questo campo, produrre l' Industria Nazionale che es
devono prediligere ed aiutare. : : : : : : : : : :

SAPONERIE STEARINERIE RIUNITE - TORINO LINGOTTO

Buono per avere a metà prezzo

I TRE SAPONI ITALIANI INDISPENSABILI

A presentazione del presente Buono i Signori negozianti sono pregati di rimettere al latore un campione per qualità ai sottosegnati prezzi di favore:

ABRADOR	**GIRASOLE**	**NOEMI**
Cent. 10 invece di 20	Cent. 10 invece di 20	Cent. 15 invece di 30

PER L'IMPORTO COMPLESSIVO DI **Cent. 35.**

Il Buono non è valido se non per l'acquisto di tutti i tre saponi.

I negozianti che hanno venduto i tre campioni potranno a presentazione del presente Buono avere dalla Società la differenza di prezzo.

Ogni Buono deve portare il nome, indirizzo e firma del compratore e del negoziante.

dalla Provincia e dal Comune di Firenze e dal Consolato Fiorentino.

Il Touring vi fu rappresentato dall'ing. Pugno.

Si delibera di assegnare all'ing. Pugno ed all'ing. Vandone una ricompensa per le loro nuove benemerenze acquisite in questa circostanza, assegnando una riproduzione in oro del distintivo del Convegno. Alla Provincia, al Comune ed al Consolato del T. di Firenze, cui spettano i sentimenti di riconoscenza della Direzione, si assegna la targa stradale.

Dato il modo lodevole con cui tutta l'organizzazione del Convegno fu svolta dall'Ufficio competente su proposta del segretario generale si delibera di esprimere al titolare dello stesso, ing. Toller, il plauso della Direzione e di assegnargliene un segno tangibile.

NOMINA DELLA COMMISSIONE DELLA GUIDA D'ITALIA. — Si nomina una commissione di carattere amministrativo interno per la Guida d'Italia del Touring Club Italiano, composta della Direzione attuale e dei Consiglieri, ing. Binda, avvocato Guasti, rag. Moro e dott. Moldenhauer e del Segretario Generale.

TURISMO AEREO. — Si delibera di radunare la Commissione di Turismo Aereo, allo scopo di presentare la recente pubblicazione del «Lancio dei palloni piloti» del prof. Pericle Gamba; la prossima pubblicazione del III Annuario dell'Aeronautica, la relazione sulla partecipazione del Touring al Salon dell'Aeronautica a Parigi; il predisposto referendum Aviatori; gli studi predisposti sulla circolazione doganale (Codice dell'aria, libretto di circolazione aeronautica, trittico doganale): gli studi sulla cartografia (proposte del cap. Piazza e del dott. Peuker) e gli studi sulle segnalazioni.

RIUNIONE DELLA COMMISSIONE DI TURISMO NAUTICO. — Si delibera di riunire la commissione di Turismo Nautico per la sanzione dei Concorsi Pontili, imbarcazioni e segnalazioni fluviali, per la concessione del guidone e per il programma dell'Annuario della Nautica.

Soci quinquennali (1).

Alessandria d'Egitto, Romeo Enrico — Bahia Blanca, Bigliardi Fiorindo — Bologna, Ferrari ing. prof. Camillo — Borgosesia, Wenning ing. Edmondo — Buenos Aires, Ferrari Domenico, Sivori Angelo, Tito Giuseppe — Gorla 1°, Colombo dott. Carmelo — Milano, Chapelle Emanuel Nini, Moneta Enrico, Radice Egidio, — Mombello, Antonini prof. Giuseppe — Nemi, Rospigliosi principe Giambattista — Riposto, Papotti Adalberto — Santa Maria, Fittipaldi Francesco — Savona, Morando dott. Vincenzo — Spezia, Ceretti rag. Amedeo — Tor di Quinto, Dal Pozzo co: Aroldo — Torino, Martino Giuseppe, Mosetti Mario, Salonna Persico Ferdinando — Venezia, Abbiati Luigi — Vicenza, Tapparelli Vittorio — Zuara, Zennaro Alberto.

(1) I soci quinquennali anticipano cinque annualità, cioè L. 30 (L. 40 per l'Estero); ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (argento e smalti) e hanno diritto durante il quinquennio d'associazione a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

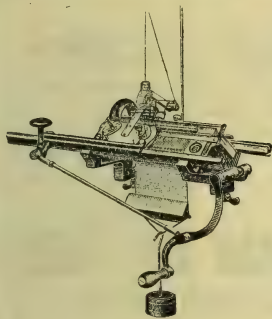
Soci benemeriti (1).

S. Paulo, Bertolotti Guido — Fiume, Devetach Federico — Chivasso, Fossati cav. Romeo — Cuneo, Giraudi Carlo — Santa Maria, Marsiai Edoardo — Venezia, Marta nob. Antonio — Milano, Montanari Edoardo — Torino, Orecchia Attilio — Spalato, Puisina Italo Luigi — Aosta, Ruggia geom. Luigi — Verona, Verità Poeta rag. Giovanni.

Premiati con medaglia d'oro.

Trieste, Almeda Paolo — Giaveno, Gerardi avv. Guido — Buenos Aires, Storni Giuseppe.

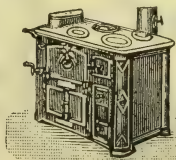
(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia è d'oro*.

In occasione del Natale e del Capodanno il regalo preferito, ed indubbiamente il più utile, è costituito dall'acquisto di

Macchine per Maglieria

in TUTTE le costruzioni

Domandare Catalogo illustrato T a

Giovanni Conti
MILANO
Foro Bonaparte, 36 T

La migliore e la più pratica cucina è la NAZIONALE

Universalmente ben conosciuta

Tipi per FAMIGLIA, PENSIONI, RESTAURANTS ed ALBERGHI

Deposito presso:

F. BRAMBILLA - Milano, Via Legnano 28

Studio Novità pratiche per uso domestico.

Per i signori Turisti

Ingrandimenti Fotografici su carta platino-bromuro da qualunque negativa (lastra o pellicola) sciolti in sola stampa senza ritocco, di vedute, paesaggi e gruppi sportivi. Esecuzione nitida e perfetta, **consegna in 2 giorni**. I negativi si rendono intatti ed occorrendo si rinforzano od indeboliscono gratis per avere una buona riuscita.

PREZZI PER OGNI INGRANDIMENTO:

Formato	La prima copia	le altre copie
18 × 24	L. 1,50	L. 1, —
25 × 32	» 2, —	» 1,50
30 × 40	» 2,50	» 2, —

A richiesta si montano in eleganti passe-partouts: cent. 25, 50, 75 in più ogni copia: come si danno i prezzi per ingrandimenti ritoccati, per formati maggiori e per grandi quantitativi.

Indirizzare fotografie o negative con vaglia od importo in valuta o in francobolli al

Premiato Stabilimento Fototecnico Industriale DOTTI & BERNINI - MILANO, Via Carlo Farini 35 E

GRATIS si spedisce a richiesta Catalogo Generale Illustrato dietro invio di semplice carta da visita

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Ottobre 1912

SOCI VITALIZI (1)

AQUILA, Deputazione Provinciale — ASTI, Enrico Cesare — BUENOS AYRES, Bosio Lorenzo; Casabella G. Antonio; Delfino Giulio; Della Beffa ing. Giacinto; Grapiolo dott. Francesco; Locatelli Gerolamo; Pianello Stefano; Vassallo Tomaso — CAPODISTRIA Pader Germano — COMO, Croppi Angelo; Korff bar. Nicolas — CUNEO, Cerutti Giovanni — FIRENZE, Società Telefoni Italia Centrale — GENOVA, Becchi Giacomo, Penco rag. Umberto — HONG KONG, Bena Giovanni Adolfo — MADERNO, DE STEFANI BONANOME MARIA — MILANO. Amman conte Edoardo; Bernstein Giorgio; Chiesa Enrico; Lorini Giuseppe — MONTELEONE DI SPOLETO, Congiunti cav. Carlo — MONTEVIDEO, Levrero Riccardo — NAPOLI, Ruggiero Mario — SIRACUSA, Comm. Carmine — NEW YORK, Evans Henry — OCCHIEPPO SUPERIORE, Delleani Mario; Frassaty Stefano — PALERMO, Pajno bar. Ferdinando — PAVIA, Monti prof. Achille — PORDENONE, Klefisch Carlo — RIO JANEIRO, Buzzone Roberto, Caprio Gabriele — ROGLIANO, De Montagu ing. Eugenio — ROMA, De Gasperi Giov. Maria — S. MICHELE, RIZZARDI ANNA — S. REMO, Brodie J. H. — SONDRIO, Quadrio nob. comm. Emilio — TOBRUK, Cintura Pietro; Di Vita Donato — TORINO, Battu avv. Vincenzo; Fassò geom. Carlo; Sciarra Alberto — TRIESTE, Franellich Giovanni — VALGUARNERA, La Delfa dott. Luigi — VARDA, Morpurgo Nilma bar. Mario — VENEZIA, Finzi Aldo.

SOCI ANNUALI (2)

ALESSANDRIA. — *Casale Monferrato.* — Pola Enrico, Timossi Paolo.
Piovera. — Scotti geom. Giuseppe.
Tigliole. — Besusso Emilio.
ANCONA. — Ascoli Giorgio Clemente, Ernesti Gino, Scheggi Everardo, Sottili Emilio, Trevi Amedeo.

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci vitalizi pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel Regno; L. 125 se residenti all'estero.

Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

(2) *Art. 6 e 9.* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Cicli e Motocicli

Triumph

I famosi

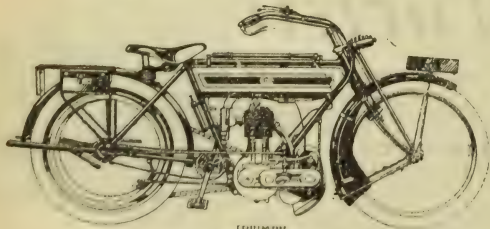
Cicli e Motocicli TRIUMPH

della Manifattura Britannica si possono avere ovunque da ogni Agente sotto elencato.

Siate fiduciosi ed esaminate una **Triumph** prima di acquistare le vostre macchine, nello stesso tempo chiedete il catalogo (che si spedisce franco) alla

Triumph Cycle Co. Ltd.

COVENTRY. (Inghilterra)

od agli Agenti locali.

TRIUMPH
FREE ENGINE MODEL

AQUILA: Giuseppe d'Alfonso. - Biciclette.
BIELLA: Federico Mandrino, V. Reg. Margh.
BOLOGNA: F.lli Chierici di Gius., Via Indip., 55.
BRESCIA: F.lli Bertolotti, Corso Magenta, 36.
COMO: Carlo Pusterla, Viale Lecco, 41.
CREMONA: F.lli Bertolotti, Viale Garib., 11.
FAENZA: Aristide Gadoni, Via Domizia, 39a.
FERRARA: Aldo Morisi, Piazza Commercio, 26.
FIRENZE: V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
FORLÌ: Zavatti e Pini, Corso Garibaldi, 8.
LODI: Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
LUCCA: Giuseppe Sonnenfeld, C. Garib., 18.
LUGO (Rav.): Antonio Sartori, Via Fermini, 10
MANTOVA: Enrico Bernoni, Via P. F. Calvi, 4.
MILANO: Palmiro Zignone, C. P. Rom., 65.
MODENA: A. Gar. Gatti, V. Em., f. Barr. Garib.
NOVARA: Carlo Baraggioli, Corso C. Alb., 31.
PADOVA: C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA: Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Em.
PERUGIA: Soc. An. Auto Garage, Piazza V. E.
RIMINI: Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA: G. Solani, Via Quattro Fontane. 114.
S. LORENZO IN CAMPO (Pesaro): Santo Conti, Biciclette.
S. REMO: Gagliotto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA: Gius. Monaco, Corso V. E., 108.
SULMONA (Acqui): Cesidio Forcucci, Via Panfildo Mazara, 6-10.
TORINO: F. Opessi, Via Goito, 7.

Castelfidardo. — Mei Gentilucci Guido.
Fabriano. — Massari Giuseppe.
Filottrano. — Cutoloni don Arturo.
Montemarciano. — Giuliani Giunissero.
Osimo. — Dolce don Giovanni.
Serra San Quirico. — Costantini Giuseppe.
Sirolo. — Bianchelli Andrea.

AQUILA. — Santemarroni Luigi.
Balsorano. — Cianfarani Francesco.
Sulmona. — De Stefani ing. Vittorio.

ASCOLI PICENO. — *Montefiore dell'Aso.* — Passamonti dott. Michele.

AVELLINO. — *Chiusano S. Domenico.* — Cataldo Carmine.
Montella. — Coppola avv. Aristide.
Ospedaletti d'Alpinolo. — Niespolo Francesco.

BARI. — Frizzele ing. Giovanni, Le Forte ing. Beniamino, Wassermann Luigi.
Acquaviva delle Fonti. — Iacobellis Francesco.
Altamura. — Sabini conte Michele.
Bitonto. — Tatoli-Tatulli Francesco.
Locorotondo. — Neglia Esposito Giuseppe.

BELLUNO. — Lente avv. Vincenzo, Nardone Giuseppe.
Agordo. — Mincione dott. Antonio.

BENEVENTO. — *Arpaia.* — D'Onofrio ing. Luigi.
Melizzano. — Zarrelli avv. Simeone.

BERGAMO. — Astori Angel Filippo, Locatelli don Paolo.
Nembro. — Savoldi Pietro.

BOLOGNA. — Gatti dott. Ermenegildo, Giordani Aldo, Mandelli Luigi, Messori Vincenzo, Minarelli Umberto, Sacchetti Francesco, SERRAZANETTI BIANCA, Vecchi ing. Giovanni, Zanasi Ugo.
Loiano. — Soldani Bensi avv. Dante.

BRESCIA. — Berlendis Narciso, Lanz ing. Jacob, Lombardi ing. Arturo, Lonati Annibale, Vicari Fortunato.
Leno. — Ziglia Ennio.
Orzinuovi. — Ardigò geom. Pietro.
Ospitaletto. — Copellotti Carlo.
Salò. — Lafontaine bar. Eugenio.
Sirmione. — Ferraria Benedetto.

CAGLIARI. — Devoto Andrea, Frugoni Francesco.
Quartu S. Elena. — Angioni Antonio.
Sorradile. — Dore-Tola dott. Giovanni.

CAMPOBASSO. — *Bojano.* — Calacci Pasquale.
Coliedanchise. — Ciamarra dott. Beniamino.
Rotello. — Benevento cav. Alberto.

CASERTA. — Farinelli dott. Umberto, Giordano avv. Armando.
Maddaloni. — Rispoli Andrea.
Montecassino. — Ceraso Cesare.
S. Donato. — Cellucci avv. Domenico.

CATANIA. — Taranto d'Urso Giovanni.

CATANZARO. — *Soverato.* — Matalone Consolato.

CHIETI. — *Atessa.* — Di Lorenzo Andrea.

COMO. — *Abbiate Guazzone.* — Pianezzola Attilio.
Cassinamariaga. — Barogiola Carlo.
Gavirate. — Buzzi Carlo Andrea.
Lecco. — Manzoni Pietro.
Morazzone. — Maffiolini rag. Carlo.

COSENZA. — Lo Spinoso geom. Egidio.
Paola. — Russo Giuseppe.

CREMONA. — Camelli sac. prof. Illemo.
Castelverde. — Premi Ugo.

CUNEO. — Ghedini Federico.
Alba. — Bongiovanni Antonio, Manfrini rag. Vittorio.
Bra. — Formaiano Stefano, Gallarato Giovanni.
Busca. — Salvagno Giacomo.
Savigliano. — Mesturino Giovanni.
Staffarda. — Donadio Pietro.

FERRARA. — Peracchi Annibale.

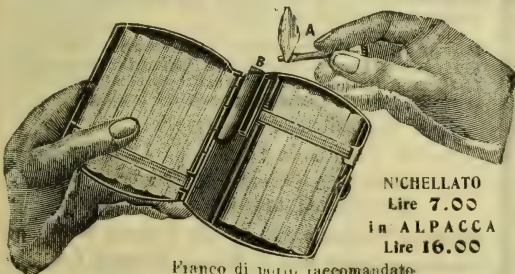
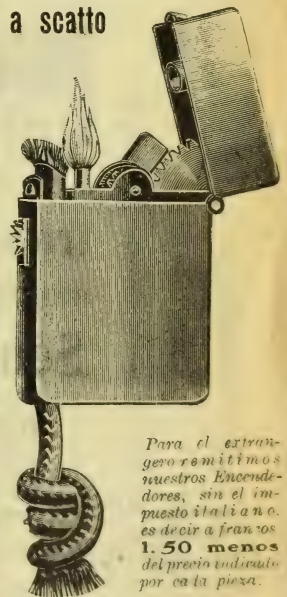
FIRENZE. — Alberguccí Giuseppe, Azzoni Vincenzo, Baldini Filiberto, Gambacorti Guido, Ghianda Giovanni, Leland Dante V., Meucci ing. Mario, Morelli dott. Achille, Paoletti prof. Silvio Vezio, Passigli ing. Ernesto, Peleschi ing. Enrico, Renai ing. Giulio, Signorini rag. Piero.
Grassina. — Rossetti Ulderigo.
Pelago. — Story prof. Giuliano.
S. Marcello. — Ghetti dott. Vincenzo.

FOGGIA. — Caruso Pietro, Katzipi Pericle, Scaglione Carmelo.
S. Giovanni Rotondo. — Capuano dott. Matteo.

50.000 Cerini costano 50 Lire.
Usando invece il
FIAMMIFERO ETERNO
costa sole L. **5.00** franco di porto raccomandato e corrisponde alla stessa quantità di accensioni.
Non ha scatti, nè molle, nè pietrine di ricambio, ma si accende mediante frizione su d'una pietra focaia di 45 mm. di lunghezza, con la quale si possono ottenere oltre 25 pietrine per tutti gli altri accenditori a scatto.

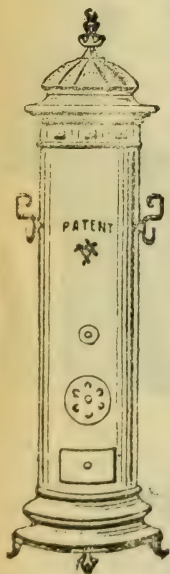
— **Elegante, tascabile, di moda** —
Nichellato liscio . . . . . L. 5
Argentato con figure . . . » 7
Tutto ARGENTO . . . . . » 25
Forma piccola pistola . . . » 5
» grande » . . . » 6
Per famiglia, d'appendere al muro » 7

Diffidare dalle imitazioni che non portino questa marca

ASTUCCIO PER SIGARETTE CON FIAMMIFERO ETERNO
A
B
N'CHELLATO Lire 7.00
in ALPACCA Lire 16.00
Franco di porto raccomandato

Accenditori tascabili a scatto
FULGOR
DUPLEX
con fiammella a benzina e con miccia contro il vento
Indispensabile a tutti gli Automobilisti, Ciclisti, Turisti, Alpinisti, ecc. Più tira il vento e più la miccia si accende.
Elegante, comodo, pratico
L. 7.00 franco di porto.
IMPERATOR senza miccia L. 5
Forma orologio . . . » 5
» stiletto . . . . » 5
» pistola Browning » 5
DREADNOUGHT grandezza e imitazione esatta d'una autentica pistola Browning, con astuccio per sigarette L. 10
I ladri fuggono, i nemici stanno lontani alla vista di questo splendido accenditore.

Para el extrangero remitimos nuestros Encendedores, sin el impuesto italiano, es decir a francos **1.50 menos** *del precio indicado por ca la pieza.*

Pour l'étranger nous envoyons nos Briquets sans l'impôt italien, c'est à dire à fr. **1.50 moin** *du prix indiqué pour chaque pièce.*

Rimettere vaglia alla Ditta
P. TONINI, Via Agnello, 12, Milano (Italia)

FORLI'. — Bettini rag. Ernesto, Bondini Adolfo, Talentoni dott. Cesare.
Riccione. — Riccioni dott. Federico.
GENOVA. — Bertagni rag. Carlo, Bonfiglio Giancarlo, Cambiano Emanuele, Carrara Michele, Delucchi padre Cesare, Kaufmann Romualdo, Piazza Pietro, Schiaffino Prospero, STAGNO LUIGIA, Testa cap. Luca, Venzano Oreste Giuseppe.
Albenga. — Bertotti ing. Enrico.
Apparizione. — Cabitto Luigi.
Mele. — Pierucci dott. Giuseppe.
Recco. — De Barbieri dott. Ignazio.
Rivarolo. — Martini Giuseppe.
Sampierdarena. — Grazioli Luigi, Sardi Cesare.
Savona. — Sibille Luciano.
Senarega. — Opisso sac. Pancrazio.
Sestri Ponente. — Giacomuzzi Giorgio.
Spezia. — Cozzani Alfredo, Dall'Ara Roberto, Perasso Giuseppe, Ruocco Catello, Webber Mario.
GIRGENTI. — *Montallegro.* — Landolina Ernesto.
GROSSETO. — Bastiani Alfredo, Cavallini rag. Agenore.
Giuncarico. — Camaiori Tedeschini Tito.
LECCE. — *Taranto.* — Starita rag. Eugenio.
LIVORNO. — BENEDETTI GINA, Bonatti Corrado, Del Pino Emilio, Monterossi Ernesto, Palmesi Gino, Tron Emanuele.
MACERATA. — *Camerino.* — Santini Federico.
Matelica. — Guasconi dott. Eutimio.
Monte Cassiano. — Compagnucci dott. Italo.
Tolentino. — Piermattei Luigi.
Treia. — Rossi Luigi.
MANTOVA. — *Canneto.* — Pasquali dott. Marino.
MASSA CARRARA. — Bertotto Avanti.
Fossola. — Marchi Ruggero.
Pontremoli. — Mura Luigino.
MESSINA. — Coco Nicolò.
MILANO. — Bonetti Alberto Mario, Botto Aurelio, Canzi Carlo, Colombo ing. Mario, Dal Zotto Francesco, Forti Angelo, Franzi Oreste, Frizzi Irredente, Galloni avv. Domenico, Galluzzi Edoardo, Hasson Raffaele, Landi Pietro, Manetti dott. Luigi, Monti Guarnieri dott. Corrado, Motta Osvaldo, Paganini Carlo, Palestra rag. Piero, Pastore Gaetano, Pinardi Mario, Pogliani Elvezio, Porrati Secondo. REDAELLI GIUSEPPINA, Ricotti conte Marco, Serra Gaetano, Spada Felice, Terenghi Filippo, Trabucchelli Aldo, Turrioni geom. Domenico, Vertecchia Domenico, Zanaboni Domenico, Zappa ing. Goffredo.
Besnate. — Brianzoni Cesare.
Cassano d'Adda. — Zaffaroni Tomasito E. G.
Codogno. — Armanni Carlo, Molinari Ettore.
Cornaredo. — Prevettoni Pietro.
Corsico. — Ferrari Emilio.
Lodi. — Achilli Enrico.
Muggiò. — Colombo sac. Ettore.
Saronno. — Reinhard Paul.
MODENA. — R. Biblioteca Estense, Campovecchi Valentino, Parenti Mario, Pecorelli Edmondo, Venturelli rag. Amedeo.
Carpi. — Rossi Ernesto, Rossi Luigi.
NAPOLI. — Aldorisio Davide, Belli dott. Gaetano, BROCCHI GERMANA, Brocchi Guido, Carola ing. Arturo, Castellano Antonio, Cicoira ing. Francesco, Consiglio Giovanni, Elefante comm. Gennaro, Follaca Gaetano, Franchini Antonio, Gallucci Giuliano, Jappelli avv. Domenico, Piciocchi Carlo, Rossi Enrico, Sansone Francesco Paolo, Sica Alberto, Stammelluti Gennaro, TROISE NINA, Zir Fernando.
NOVARA. — *Biella.* — Momigliano Riccardo.
Desana. — Minella Guglielmo.
Romagnano. — Siliati Raffaele.
S. Germano. — Troja Timoleone.
Santhià. — Buffa Marco, Giaj Cesare.
Suna. — MASELAND A.
Vallemosso. — Forti Adriano.
Vercelli. — Fissore ten. Renzo, Ravetto Antonio.
PADOVA. — Camilotti Francesco Luigi.
Cervarese Santa Croce. — Chiesa Giuseppe.
Cittadella. — Maccan Massimiliano.
PALERMO. — Bordonaro ing. Francesco, Brunetti cav. Vito, Cammarata Gaetano, Cordova Michele, De Francesco Leonardo, Donatuti Angelo, Escher rag. Federico, Gambini Giacomo, Gavagnone avv. Ernesto, Lo Ca-

Novità sensazionale!
Stufa SANITAS
.. Brevettata ..
trasportabile
accesa da una camera all'altra
Senza tubi!
niente fumo
.. nè odore
Si spedisce in prova senz'obbligo
.. .. d'acquisto .. ..
Chiedere listino n. 18 all'unico Concessionario
VITTORIO DEROSSI
Via Carlo Alberto, 24 TORINO

Alpinisti - Ciclisti - Turisti!!!
Il miglior ausiliario per le vostre escursioni — il rimedio veramente pratico e indispensabile a chi si dedichi ad ogni genere di Sport, è l'antico
UNGUENTO BERTOLOTTI
Le lunghe marcie, le escursioni in genere, gli esercizi faticosi e lunghi, dànno sovente dei disturbi che rendono più gravoso, penoso e a volte impossibile il proseguire: le **spelature**, le **escoriazioni**, **dolori ai piedi e alle coscie**, le **abrasioni** in genere verranno completamente evitate se avrete la precauzione di ungere la parte coll'**Unguento Bertolotti.**
Ottimo nelle **morsicature d'insetti**, ed efficacissimo qualora un corpo estraneo (**spine, scheggie, frantumi di vetro**, ecc.) si sia introdotto nella cute: basterà qualche applicazione di tale unguento per guarire senza dolori e senza tagli.
L' **Unguento Bertolotti** è pure indispensabile in ogni famiglia per una medicazione pronta ed efficace su qualsiasi ferita: è un ottimo **disinfettante, astringente, sedativo e solvente.**
Guarisce senza operazioni chirurgiche: gli **Ascessi, Foruncoli, Flemmoni, Paterecci, Fistole, Geloni, Piaghe varicose, Piaghe da scottatura** o tutte le manifestazioni infiammatorie superficiali. Efficacissimo nelle **Emorroidi irritate.**
— Trovasi nelle migliori Farmacie —
Vasetti da L. **2** o da L. **5**
(aggiungere cent. 20 per spese postali).
Certificati medici a richiesta.
Deposito: Farmacia Arcari, Via Olmetto, 4, Milano
Per Commissioni: Dott. E. Perabò, Pantano, 7, Milano

scio Vincenzo. Maniscalco Calcedonio, Marcus Alfredo, Massolo prof. Oreste, Miracola Ernesto, Orofino Antonino, Pietra ing. Romano, Romano Alfio, Spinelli ing. Edoardo, Teresi dott. Pietro.
Cefalù. — Messina Cannizzaro Pasquale.

PARMA. — Di Pietro Pasquale, Giovanelli Enrico, Stocchi Monti Gino.

PAVIA. — Bordoni sac. Paolo, Pozzi Vincenzo.
Broni. — Fantoni Enrico.
Casorate Primo. — Pietra Francesco.
Donelasco. — Cantù Giu eppe.
Gambolò. — Giannottu Giovanni.
Torre Beretti. — Bazzano dott. G. B.
Vigevano. — Pozzi Mario.
Voghera. — Clivio ing. Eugenio.

PERUGIA. — Cherubini Ulderico.
Spoleto. — Fiumi co: Cesare, Piacenti Paolo, Thomann ingegner Erwin.

PESARO. — Zandonai Riccardo.
Frontone. — Masi dott. Umberto.
Serrungarina. — Andreani Amedeo.

PIACENZA. — *Pianello Val Tidone.* — Solenghi Francesco.

PISA. — *Caprona.* — Berti Gaetano.
Crespignano. — Rossi Marco.

PORTO MAURIZIO. — *Case di Nava.* — Trentarossi Uberto.
Dolceacqua. — Solamito Bartolomeo.
Oneglia. — Caorsi Giovanni, Isnardi Pietro.

POTENZA. — Saracino rag. Gaetano.
Latronico. — Gioia Pietro.
Venosa. — Clarini ing. Ugo.

RAVENNA. — Malagola Anzian Francesco Giuseppe.
Lugo. — Baruzzi Aurelio, Montanari dott. Angelo, Ricci Corrado.

REGGIO CALABRIA. — *Grotteria.* — Scali Vincenzo.
Palmi. — On.le Colarusso Raffaele.
Polistena. — Cordopatri nob. Francesco.

REGGIO EMILIA. — *Castelnuovo Monti.* — Gandin avv. Alberto.
Collagna. — Benedetti Arrigo.
Gabellina. — Cocchi Antenore.

ROMA. — Andriani Sabino, Angegelini Amedeo, Bonanni Attilio, Bruzzi Ottorino, Coen Attilio, Ferranti rag. Fernando, Giovannoni Giulio, Grimani Ulderico, Mariani Pio, Panunzio Vincenzo, Riccio Marcantonio, Rusconi Arturo, Scuttari rag. Oreste, Staurenghi Tullio, Tamborini Marino, Valletta Guido, Zezza Adolfo.
Bagnaia. — Calisti Pietro.
Nemi. — Bellardinelli Alessandro.
Ronciglione. — Cavarape Giovanni.
Viterbo. — Bianchini Nazzareno.

ROVIGO. — *Badia Polesine.* — Mattioli Giovanni.

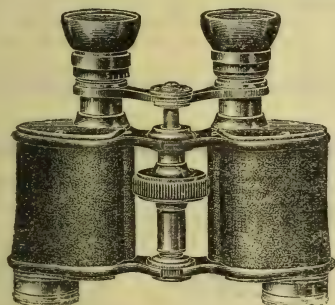
SASSARI. — *Alghero.* — Colletta Luigi.
Thiesi. — Manca Giovanni.

SIENA. — Brogi Nello.

SIRACUSA. — Bianchini Giulio, La Bua arch. Giuseppe, Orsi Paolo.
Avola. — Modica Munafò cav. Antonio.
Ragusa. — Grisafi Orazio, Spadola ing. Mario.

TERAMO. — Vanacchio Edoardo, De Petris Fulgenzio.
Ripattone. — Giancola Rinaldo.

GENOVA visitando, favorite degustare il "CORONATA,,
Vino bianco secco prelibato
servito al banco LEOPOLDO GAZZALE ai Portici Vittorio Emanuele, 34

BINOCOLI A PRISMI
Modello "FILOTECNICA,,
:: GLI UNICI COSTRUITI IN ITALIA ::

Competono vantaggiosamente coi migliori costruiti all'estero per chiarezza, luminosità, ampiezza di campo :: :: :: ::

Chiedere il Catalogo speciale Cannocchiali e Binocoli e il Riassunto di tutti i Cataloghi, alla

"FILOTECNICA,, ING. A. SALMOIRAGHI & C.
MILANO — ROMA

PONTE DI LEGNO
ALTEZZA s.m.m. 1256 a 10 Km. dal Passo del Tonale (m. 1884)

Stazione climatica ed alpina di I° ordine - Acque minerali - Escursioni - Sports invernali (Gare di Ski, Luges, ecc.)
Servizio d'Automobili fra PONTE DI LEGNO e EDOLO capo linea della
Ferrovia di VALLECAMONICA
lungo lo splendido LAGO D'ISEO

VALICO dell'APRICA m. 1161
Servizio d'Automobili Edolo - Tirano
la via più pittoresca per BORMIO e il BERNINA
Da Edolo: escursioni ai Ghiacciai dell'Adamello

A tu per tu col-
- medico

A tu per tu col medico si apprende che i bagni all'**OZOFLUIN** rappresentano il miglior tonico dei nervi e dei muscoli, rigenerano il sangue e rendono la pelle morbida e liscia; ciò che significa:

VIGORE, SALUTE e FRESCHEZZA

MEDAGLIA D'ORO all'Esposizione d'Igiene di Milano 1911
DIPLOMA D'ONORE all'Esposizione d'Igiene di Dresda 1911

OZOFLUIN

.. Estratto effluorescente di conifere ..

Trovasi presso tutte le migliori farmacie e profumerie oppure dagli esclusivisti **BACHMANN & RUTSCHMANN**
Via S. Marco, 18 - MILANO - Telefono N. 17-83
Scatole da 5 Caps. per 5 bagni L. 4,50; da 10 Caps. L. 8
Chiedete prospetto gratuito

RAMO

Liquore Strega
ALBERTI BENEVENTO

CASA FORNITRICE di S.M. il RE D'ITALIA e di S.M. la REGINA MADRE

M. GANZINI
MILANO
APPARECCHI FOTOGRAFICI

ha pubblicato il nuovo

CATALOGO 1912

in ricca edizione.

Novità del più grande interesse :: :: :: :: ::

Chiederlo con cartolina doppia

PAOLO SACCENTI & C. - PRATO (Toscana)

FABBRICA TESSUTI LANA

Specialità LODEN "EXCELSIOR"

Confezioni accuratissime, eleganti, in ogni forma e per ogni uso, sia civile, militare, che ecclesiastico.

Spedizione, con pagamento anticipato o contro assegno, franca di porto.

Ulster senza maniche, mantella fissa e cappuccio staccabile.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 15.75

MANTELLINA PER USO SPORTIVO CON CINGHIE INTERNE E CAPPUCCIO, per Ciclisti, Alpinisti e Cacciatori; lunga cm. 95.
Prezzo speciale ai soci del T. C. I. L. 12.25

Stoffa a piacere nelle tinte nero, grigio-chiaro o scuro

Vendesi anche la sola stoffa a metraggio. Tipi ottimi. Massima resistenza e impermeabilizzazione. Catalogo-campioni gratis a richiesta. Sconto ai soci del T. C. I. — Per telegrammi: SACCENTI, PRATO - Telefono interurbano N. 1-44.

TORINO. — Barello geom. Carlo, Bolens Luigi, Brignone Giulio, Brum Gaetano, Bussi Carlo, Carbone dott. prof. Agostino, Casoni Virgilio, Celanza Virginio, Comando Genio Militare, DE BOTTINI DI S. AGNESE baronessa ONORINA, Dessì avv. Antonio, De Vecchi Filippo, Domenichini Arturo, Francioso Mario, Fresia Vincenzo, Gasti Teresio, Giordanino avv. Felice, Grosso Egidio, Leone Giovanni, Lusso geom. Giovanni, Massano rag. Aldo, Mazzarelli Vincenzo Enrico, Meyer Alberto, Miragoli ing. Giovanni, Nasalli Rocca Angelo, Odiard Gian Gaudenzio, Ramella geom. Guido, Rapelli Battista, Re Carlo, Rosina Mario, Sceti ing. Alberto, Torretta Massimiliano, Verrua Serafino, Vestri Luigi, Werber Girolamo, Zublena dott. Francesco.
Aosta. — Della Bona Antonio.
Brusasco. — Manzino Angelo.
Castagnole. — Viganò Riccardo.
Chivasso. — Vincenzi Vincenzo.
Ciriè. — Delgrosso Virginio.
Gressoney. — Curta Ernesto.
Moncalieri. — Fantoni sac. Alfredo.
Montanaro. — Bertocchi Oreste.
Pianezza. — Bettini geom. Mario.
Sale Castelnuovo. — Gandino Alberto.
Sparone. — Aghina Carlo, Riva Modeno Battista.
Strambino. — Lafleur Luigi.
TRAPANI. — *Marsala.* — Oneto Rosario.
Salaparuta. — Di Lorenzo cav. Rosario.
TREVISO. — Dal Negro Teodomiro, Trani Vittorio, Vianello Nicola.
Paese. — Fantin Romolo.
UDINE. — Campiello Giuseppe, Galanda Emilio, Ligugnana Umberto, Lupieri Guido.
Ampezzo. — Bullian don Ermenegildo, Martinis Mattia, Nigris Antonio, Nigris Luigi.
Nimis. — Duputet Cesare.
Palmanova. — Molisani Odero.
Tolmezzo. — Beccantini rag. Lorenzo.
VENEZIA. — Ballarin Ermenegildo, Barbon cav. Luciano, Caprani Gennaro, Cavenago Vittorio, Drog Francesco, Galileo ing. Luigi, Mansutti Augusto, Rolfe Friderico, Salviati Silvio, Stocco Decio, Varizzi Giovanni, Zanella Ottavio.
Cavanella d'Adige. — Spessa Mario, Spessa Pietro.
Fossalta di Piave. — Varisco dott. Eugenio.
Meolo. — Tonello Luciano.
Pellestrina. — Marella prof. Olinto.
Pianiga. — Calzavara Pinton geom. Tito.
VERONA. — Barato Tullo, MINISCALCHI ERIZZO contessa ELVIRA.
Sona. — Donadelli Arturo.
VICENZA. — Berti Celso, Serini Paolo.
Magrè. — Sandri Alessio.
Monteviale. — Fortuna don Girolamo.
Schio. — Bonvicini Giovanni, Dallavia Luigi, Pietrobelli Lelio, Pietrobelli Pietro, Scolaro Giuseppe.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Asmara. — Camuzio Flaminio, Volpi Umberto.
Cheren. — Solari cav. Luigi.

Libia.

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Angelini Attilio, Arieti Roberto, Carpani dott. Andrea, Tomassini Ulisse, Vella Vincenzo.
Derna. — Albertini Abbondio, Levi ten. Angelo, Pesci Nello, Turco Francesco.
Tobruk. — Bugnone Roberto, Parri ten. dott Walter, Pirozzi Domenico, Riccardi nob. Camillo, Segala ten. Enrico, Vassalli ten. dott. Giovanni.
TRIPOLITANIA. — *Bu-Kamez.* — Boscaino Domenico.
Gargaresch. — Ravaglia Giovanni.
Tripoli. — Blasioli Rocco, D'Agostino ten. Arturo, Gori Domenico, Grazia Francesco, Lanza di Trabia Ignazio.
Zuara. — Benenati Giuseppe, Cipollina Arturo.

Egeo.

Isola di Rodi. — Manzella ten. Adolfo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Fonda Antonio.
Gorizia. — Penso ing. Renato.
TRENTINO. — *Lavis.* — Spilzi Albino.

GAMBALI INGLESI
per UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN
Calzature americane ed inglesi
Rappresentanza esclusiva:
PREMIATA STIVALERIA COLOMBO
Via Carlo Alberto, 28 - MILANO
CATALOGO A RICHIESTA
FORNITORE DELL'UNIONE MILITARE
SCONTO AI SOCI DEL TOURING

ELIXIR KOLA PORINELLI
Gli abitatori dell'Africa tropicale, masticando alcuni semi di noci di Kola non risentono stanchezza nelle loro lunghe marcie e mantengono una continua e prodigiosa vigoria al lavoro. I semi di Kola vennero riconosciuti un tonico per le malattie cardiache e un regolatore della nutrizione, poichè rinforzano lo stomaco e favoriscono la digestione equilibrando il sistema nervoso. — Il Porinelli sin dal 1868 nella sua farmacia fu il primo ad introdurre le noci di Kola nello preparazioni officinali. — Questo Elixir, di gusto assai gradevole, serve mirabilmente nei casi di stanchezza e come riparatore delle forze; è perciò indispensabile alle persone che si sottopongono ad eccessive fatiche fisiche ed intellettuali.
Può benissimo sostituire il caffè dopo i pasti.
La bottiglia L. 3, per posta L. 4
FARMACIA CHIMICA CARLO PORINELLI
Corso S. Maurizio, 67 — TORINO

MOTORI "BUFFALO,,
Speciali per imbarcazioni
SOLIDI, RESISTENTI, SICURI ED ECONOMICI
Per "RACERS,,: da 25 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per IMBARCAZIONI DA DIPORTO: da 3 e 5 HP. 2 cilindri e da 10 HP. 4 cilindri a 100 HP. 6 cilindri.
Per BARCHE DA TRASPORTO E DA RIMORCHIO: da 9 e 12 HP. 2 cilindri e da 24 HP. 4 cilindri a 125 HP. 6 cilindri.
Sviluppano la loro forza a 300 giri per minuto.
Deposito Generale per l'Italia presso la Ditta:
G. CERIBELLI & C. - Via P. Umberto, 5 - MILANO

Mezolombardo. — Marini Dante, Maurina Giacinto.
Trento. — Proner Luigi.
LOCALITA' DIVERSE. — *Fiume.* — Beacco Angelo.

Francia.

Ange[illegible]. — L[illegible]er Eugène.
C[illegible] [illegible] Mary W.
Par[illegible]. — [illegible]allegra Carlo Alberto, Vickar John A.

Germania.

Saarlouis. — Pinciara Giovanni, Vesco Giovanni.
Gross Lichterfelde. — Von Ubisch Edgar.

Inghilterra.

Londra. — Browne A. C., FENTON MARIA, Giordani dott. Diodato, Humphries rag. Harold, Jachsow Edward S., Silo Piero.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Michon Vittorio.
CANTON TICINO. — *Cassarate.* — Villa Giacomo.
Chiasso. — Summerer Siro.

AFRICA.

Algeri. — Costa Adolfo.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile

Bello Horizonte. — Olivieri Luigi.
Campinas. — Decourt Paulo.
Rio Janeiro. — Formentini Napoleone.
Santa Maria. — Agostini Giovanni, Danesi Massimiliano, Gucciardo Giuseppe, Mongrandi Vincenzo.

Chile.

Punta Arenas. — Fasola Ernesto, Milos Lorenzo, Romualdi Romualdo, Sega Pietro.
Santiago. — Levi rag. Ernesto.

Repubblica Argentina.

Bahia Blanca. — Aceto Alberto.
Buenos Aires. — Brescia Giovanni, Benedetto, Gallo Cesare, Guardabassi Vincenzo.
La Palmira. — Fusco Arturo.
Mendoza. — Ramini Giuseppe.
Rosario S. Fè. — Natta Giuseppe.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canadà.

Huntersville. — Patrucco Ernesto.

Stati Uniti.

CALIFORNIA. — *S. Francisco.* — Lichtermann William, Nerza Angelo, Riccomini Olivo.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 NOVEMBRE 1912.

Soci annuali al 5 Ottobre 1912	N. 99 423
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	» 76
	N. 99 347
Soci nuovi 1912 inscritti dal 5 Ottobre al 15 Novembre 1912 .	» 573
Totale Soci annuali	N. 99 920
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1911 . . .	N. 4 999
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Nov. 1912	» 623
	N. 5 622
TOTALE SOCI	N. 105 542

SPORTS

FOOT-BALLEURS! Non fate acquisti prima di consultare il nostro Catalogo illustrato gratis.
Foot-ball completo The Banzai N. 3 . . . L. 7.50
" " " " " 5 . . " 9.50
" " " The Duke per match . " 13.50
Scarpe speciali The Banzai . . . . " 10 75
" " Mc. Gregor . . . . . " 12.50
Camicie nei colori delle società . . . . " 4,—
Calzoncini speciali . . . . . . " 3,50
Calze lana con colori delle società . . . " 4,25
Sconti speciali per Società

PODISTI! Se volete essere sicuri della vittoria dovete vestire e calzare indumenti tecnicamente pratici ed igienici.
Costumi completi colori assortiti a piacere . . L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 m. " 9,50
" " " " resist. " 10 —
" per maratone . . " 10 —
NB. — Per le scarpe indicare la lunghezza del piede in centimetri per i costumi la larghezza delle spalle.
AGENZIA DEGLI SPORTS - MILANO, Corso C. Colombo, 10

Pillole FATTORI
GRATIS
Abbiamo sempre pubblicato che nessuna specialità è superiore alle
Premiate Pillole FATTORI
per combattere, vincere e debellare la
STITICHEZZA
Quantunque le nostre pillole sieno conosciute da tutti, pure per convincere anche i pochi increduli, mandiamo loro *gratis* a titolo di saggio, splendido campione di otto pillole dietro richiesta con cartolina-risposta diretta ai Chimici Farmacisti *G. FATTORI & C., Via Monforte, 16 - MILANO.*

DOMANDATE OVUNQUE GLI OLII
OSSAG-STERNOLINE
ED IL
GRASSO MONOPOL
I MIGLIORI LUBRIFICANTI PER AUTOMOBILI
SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA per gli Olii
STERN-SONNEBORN
GENOVA

Indice della Rivista 1912

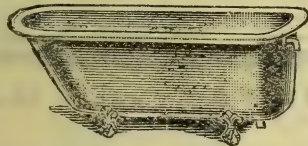
Indice per materie.

AEROLOGIA.

AERONAUTICA.

ALPINISMO.

ATTILIO BOGGIALI
S. M. Fulcorina, 17 - MILANO - 17, S. M. Fulcorina

GRANDE ASSORTIMENTO
VASCHE DA BAGNO
E SEMICUPI
in Zinco, Acciaio e Ghisa porcellanata ADLER e RHENANIA, le migliori marche conosciute.

SCALDABAGNI
dei migliori sistemi a gas, a spirito, a petrolio, a legna

Accessori per camerini da bagno - Bidets - Carta da gabinetto - Vasche da bagno d'occasione a prezzi vantaggiosi, ecc

LISTINO SPECIALE A RICHIESTA

MACCHINA DA CAFFÈ EXPRESS
"OIKOS"
per famiglia.
La Regina delle Macchine da Caffè
La più perfetta, la più razionale, la più igienica, la più semplice ed economica.
Chiederla ai Rivenditori del genere, oppure inviare Cartolina Vaglia a
OIKOS Fabbrica Macchine da Caffè
MILANO - Via C. Cattaneo, 2
N. 1 - Una tazza . L. 16 | N. 3 - Quattro tazze L. 21
» 2 - Due a tre tazze » 18 | » 6 - Sei tazze . » 26
Aggiungere cent. 60 per la spedizione nel Regno.
Gratis inviasi, a richiesta, memoria illustrativa.

25 anni di Successo!
DEPILENO
DEPILATORIO INNOCUO del Dottor Boerhaave Effetto sicuro e rapidissimo contro l'ipertricosi (sviluppo di peli in parti su cui non dovrebbero manifestarsi). E' l'unico che faccia non solo cadere i peli senza irritare la pelle, ma anche distruggere la radice e la papilla del pelo, atrofizzandoli completamente. — L. 3 (franco di porto. — Rivolgersi alla
PREMIATA OFFICINA CHIMICA DELL'AQUILA
MILANO - Via S. Calocero, 25 - MILANO
— *CATALOGO GRATIS A RICHIESTA* —

D.tta CARLO TABASSO - TORINO

Corso Valentino N. 34

Premiato Stabilimento per la coniazione di Medaglie Sportive, Artistiche, Commemorative, di Premio ——

Distintivi per Società e Placchette d'Arte Moderna ——

A richiesta si spedisce gratis il Catalogo speciale

LAMPADE, FANALI, PROIETTORI e FARI **"AQUILAS,,**

a gas acetilene

per miniere, gallerie, cicli, officine, negozi, abitazioni, ecc.

Tipi speciali DI SICUREZZA per miniere

Oltre UN MILIONE E MEZZO di pezzi venduti in tutto il mondo.

Fabbrica Fratelli Santini-Ferrara

Torino 1911: Due diplomi d'onore Una Medaglia d'oro

Le vere "AQUILAS,, portano impressa questa marca e la parola "AQUILAS,, legalmente depositate.

MOTO-BORGO

LA MARCA ITALIANA DI GRAN LUSSO .. ..

Il noto sportsman BERNARDINO BIANCO il quale con la sua signora ha compiuto il Giro d'Italia in Tandem BORGO .. ..

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO

Via XX Settembre, 15 TORINO

ROYAL ENFIELD

"MADE LIKE A GUN"

I MIGLIORI CICLI

preferiti da ogni turista e prescelti dal governo inglese

LANCELLOTTI & C. - Bologna

Città - Paesaggi ITALIA ILLUSTRATA Laghi - Musei

Esigere

Marca di Fabbrica

Cartoline artistiche finissime di lusso

"BRUNNER,,

Soltanto nei migliori negozi

ATLETICA.

AUTOMOBILISMO.

Motociclismo.

AVIAZIONE

AVIATORI e PILOTI.

Apparecchi.

AUTO-GARAGE CENTRALE
Affiliato al T. C. I. (Garage prima categoria)
APERTO TUTTA LA NOTTE
MILANO Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
Officina - Riparazioni - Forniture complete.
ILLUMINAZIONE ELETTRICA PER AUTOMOBILI
VETTURE - CANOTTI, ecc., con la nuova
DINAMO T. C. Semplicità Economia
Funzionamento perfetto, garantito.
Impianti completi convenientissimi.
Preventivi a richiesta
Telefono 10-005 Telegrammi: Autocentral - Milano

INAUDITO!
Disponiamo, in seguito ad un fallimento, di **un milione** di cartoline illustrate, a colori, rappresentanti donne, paesaggi artistici, scene d'amore, soggetti varii, ecc. Abbiamo deciso di esitare lo stok all'incredibile prezzo di acquisto.

Prezzo per	100	cartoline, tutte diverse,	L. 1.50
»	» 250	» » »	» 3.50
»	» 500	» » »	» 6.50
»	» 1000	» » »	» 12.—

Aggiungere centesimi 60 per spese di porto (Estero L. 1.75). Inviare vaglia o francobolli a **BIANCHI e C. - Via A. Tadino, 25 - MILANO.**
Occasione unica per rivenditori, trattandosi di cartoline da potersi rivendere a centesimi 10, 15 e 20 ciascuna.

BRODO MAGGI IN DADI
Vendesi a dadi sciolti oppure in scatole di latta robuste ed impermeabili.
Praticissima per touristes la scatola da 50 Dadi a L. 2.50
Esigete il nome MAGGI e la marca «Croce-Stella»
In guardia dalle imitazioni !
Tenere al fresco ed all'asciutto
Croce-Stella
BRODO MAGGI IN DADI
Marca „Croce-Stella"
Contenuto: 50 Dadi
Prezzo della Scatola: L. 2.50

CANOTTAGGIO.

CICLISMO.

ESCURSIONI.

IPPICA.

MOTONAUTICA.

NUOTO.

TURISMO E SPORT VARII.

PRIMO SANATORIO ITALIANO
PINETA DI SORTENNA
(Alta Valtellina)
Unico Sanatorio per tubercolosi agiati esistente in Italia, aperto nel 1903 e recentemente ingrandito.
Medici e sistemi di cura italiani.
Opuscolo illustrato gratis. + Dott. Cav. A. ZUBIANI

Il rapido e meraviglioso successo delle
Pendole Westminster
della Ditta
Fratelli FAGGIANI
è dovuto alla qualità assolutamente extra di questa nuova orologeria che diede piena soddisfazione agli acquisitori destandola meraviglia di tutti.
Diffidate dalle imitazioni
Esigete le vere
Westminster
della Ditta
F.lli FAGGIANI
P. Castello, 18
TORINO
Catalogo « gratis »
1° quarto
2° quarto
3° quarto
4° quarto

Ai Soci del T. C. I. ed alle gentili lettrici di questa Rivista, in occasione delle Feste Natalizie e di Capodanno, ed allo scopo di vieppiù far apprezzare la nostra specialità
Caramella ROMA
MARCA DEPOSITATA
alla Gelatina di frutta
forniamo pacchi postali da Kg. 1 a L. 4.25 e Kg. 2 a L. 8.— franchi nel Regno, ritornando, compilato, il seguente tagliando alla premiata
Fabbrica Caramelle ROMA
Viale Monza, 26 - GRECO MILANESE - Telef. 30-187

Solo valido per i lettori della Rivista Mensile del T. C. I.
Desiderando approfittare della speciale vostra offerta, sono in attesa di sollecito invio, franco di porto, di N. ..... pacc ..... da Kg. ..... di Caramelle ROMA alla gelatina di frutta, a L. ..... il Kg. e complessivamente quindi L. ....., che vi rimetto a mezzo cartolina vaglia.
Nome e cognome .....
Via e Numero .....
Località ..... *Provincia* .....
(Raccomandiamo massima chiarezza ed esattezza nell'indicazione dell'indirizzo).

ARTE, ARCHEOLOGIA LETTERATURA, STORIA VARIETÀ, VIAGGI.

CONVEGNI E CONGRESSI.

CONCORSI.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

PELLEGRINO

ESECUZIONE SUPERIORE
di MEDAGLIE e TARGHETTE
ARTISTICHE
PER TUTTI GLI SPORTS

Per Esposizioni, Fiere, Feste e Gare di ogni genere - Religiose, ecc.
DIPLOMI - DISTINTIVI - INCISIONI
Domandate con cartolina doppia il catalogo alla
Ditta G. B. ROTA
della Casa d'Arte HUGUENIN & C.
... 26 - GENOVA - Telefono 37-33

Cura radicale delle ERNIE

Libero docente alla R. Università di Padova dove tiene un corso speciale di Erniologia .. ..

Prof. Cav. Uff. A. PRETO

Chirurgo Primario del Pio Istituto Bassini per gli erniosi poveri. Direttore della Clinica privata per la cura delle ernie .. ..

33, BASTIONI VITTORIA — **MILANO** — BASTIONI VITTORIA, 33
Telefono di casa 10-4-84 — Telefono del Pio Istituto Bassini 61-83

Riceve a domicilio, Corso Vittorio Emanuele, N. 26, dalle 14 alle 16

MOTO RÊVE

MILANO - Corso Magenta, 27

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

MILANO

Succursale a BOLOGNA

MACCHINE E UTENSILI

per lavorare il Legno e i Metalli.

Ventilatori - Pompe — Motori "REX" a benzina, olio pesante, ecc.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Impianti per saldature autogene.

MARINA.

MEDICINA E IGIENE.

MOTORI.

STRADE.

IN TRIPOLITANIA E IN CIRENAICA.

ATTUALITÀ NELL' IMAGINE.

La Magicienne
SCHEMA
576-UG

DINAMO
"LA MAGICIENNE,,
Illuminazione elettrica
Fari-lanterne sulle automobili-canotti.
Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 » } GARANTITI
Applicata con piena soddisfazione sulla vettura 120 HP. "Isotta Fraschini,, di S. A. R. il Conte di Torino
Apparecchi dimostrativi funzionano presso i Rappresentanti Esclusivi:
BIELLA & C.
Telefono 95-90 - MILANO - Via Monforte, 19
CATALOGHI E PREVENTIVI A RICHIESTA.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Soc. Anon. con Sede in MILANO — Capitale sociale L. 130 000 000 inter. versato
Fondo di riserva ordinario L. 26 000 000 — Fondo di riserva straordinario L. 21 000 000
Direzione Centrale: MILANO
Filiali: MILANO - ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO - BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA - LIVORNO LUCCA - MESSINA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA - ROMA SALUZZO - SAVONA - SESTRI PONENTE - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
LONDRA — 1, Old Broad Street

T. C. I.

NUOVE NOMINE E DIMISSIONARI O CESSANTI, CONSOLI, MEDICI, LEGALI.

SOCI VITALIZI.

Seta Svizzera
franca di dazio a domicilio

Chiedete i campioni delle nostre novità in nero, bianco o colorato: **Taffetas, Changeants, Façonnés, Crêpe deChine, Duchesse, Ecossais, Eolienne, Mussola** di 120 cm, da L. 1.25 il metro, **Velutti e Peluche** per Abiti, Camicette ecc., nonchè **Camicette e Abiti** con veri ricami svizzeri su Batista, Lana, Lino e Seta. Non vendiamo che stoffe di Seta pura, solida e **garantita,, direttamente a domicilio dei privati, franco di dazio e porto.**

Schweizer & Co., Lucerna M 26 (Svizzera)
Esportazione di seterie. — Fornitori di Case Reali.

SPORT - LODEN - IMPERMEABILI

GRANDE STOCK per RECLAME di **IMPERMEABILI INGLESI**

nei colori di moda, noisette, chiaro, scuro, nero, tessuto doppio di lana a L. **29,50** — *detto*, con cappuccio L. **32,75**

SARTORIA SUARDI - MILANO, Via Dante, 7

Grande Emporio d'IMPERMEABILI — STOFFE e confezioni
LODEN — Impermeabili Inglesi Resistwhet (esclusività)
Equipaggiamento e abbigliamento sportivo *Cataloghi e campioni a richiesta.*

GRANDIOSI

Magazzini Calzature

SARDI TROLLI & C., Concessionari

Calzaturificio di Varese

Torino 1911 - GRAND PRIX.

Walk - Over Shoes

LA MIGLIORE

Calzatura Americana

Calze di seta "*Onyx*"

GUARANTEED ONYX REGISTERED

LA GRANDE MARCA AMERICANA

PREZZI: DA SIGNORA al paia Lire 3,50 a Lire 9,50.
DA UOMO » » 2,50 » 6,50.

Filiali: Milano, Roma, Genova, Torino, Firenze, Bologna, Venezia, Brescia, Padova, Cremona, Monza, Ferrara, Lodi, Sampierdarena

SOCI QUINQUENNALI.

SOCI ANNUALI.

SOCI BENEMERITI.

BENEMERENZE.

BIBLIOTECA.

BOSCO E PASCOLO.

COMUNICATI UFFICIALI.

VARIE.

Oreficeria "CHRISTOFLE"
Una Sola ed Unica Qualità
LA MIGLIORE
Per ottenerla ESIGETE questa Marca ed il nome "CHRISTOFLE" sopra ognuna merce.
SI VENDE DA TUTTI I NOSTRI RAPPRESENTANTI, DA TUTTI GLI ORIOLAJ, GIOIELLIERI, OREFICI, ecc., ecc.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli e Carrozze ed Automobili
CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI
Chiedere il nuovo listino alla Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine
NUOVI PREZZI RIBASSATI

CONSULENZA LEGALE.

STATO DI DISTRIBUZIONE DELLE PUBBLICAZIONI GRATUITE.

VOLONTARI CICLISTI AUTOMOBILISTI

INDICE PER AUTORI.

Dr. G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA-SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

Ing. L. TROUBETZKOY & C. MILANO Via Mario Pagano, 43
FARI - FANALI - GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY ✣ SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI ✣ Chiedere Cataloghi

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

ALASSIO (Riviera) - PALACE HOTEL (Nuovo) - Comfort moderno - Restaurant - Auto-garage (box) nell'Hôtel - Camere con balconi al sole - Termo-Sifone - Bagni - Grande giardino. Aperto tutto l'anno - Rifornimento benzina. - D.G. Castello, pr.

BOLOGNA (Nuovo) GRAND HOTEL BAGLIONI, Via Ind., 6 8.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

EDOLO (Valle Camonica). GRAND HOTEL EDOLO (nuovo) sul viale della Stazione. - Tutto il comfort moderno. - Bagni. Termosifone. - Luce elettrica. - 700 m. sul mare. - 1 ora d'automobile dal Passo d'Aprica o del Tonale. Domenico Negri, pr.

FIRENZE — BERTOLINI'S HOTEL BRISTOL - I° ordine.

FIRENZE - GRAND HOTEL BAGLIONI, pr. Guido Baglioni.

GENOVA - GRAND HOTEL BRISTOL (nuovo). Via XX Sett.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

MILANO - BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. I° or. C. Vitt. Em.

MILANO - SPLENDID CORSO HOTEL - Corso Vitt Em., 15.

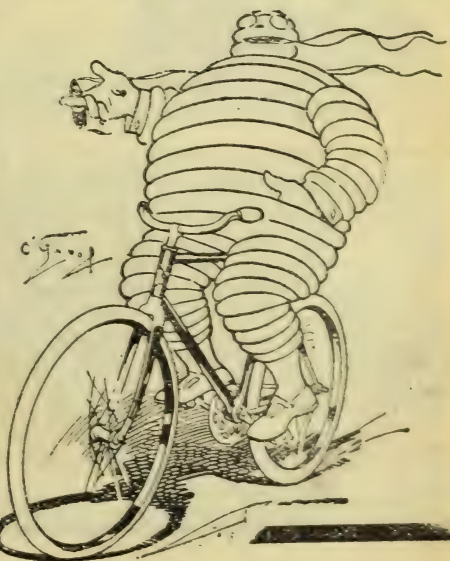
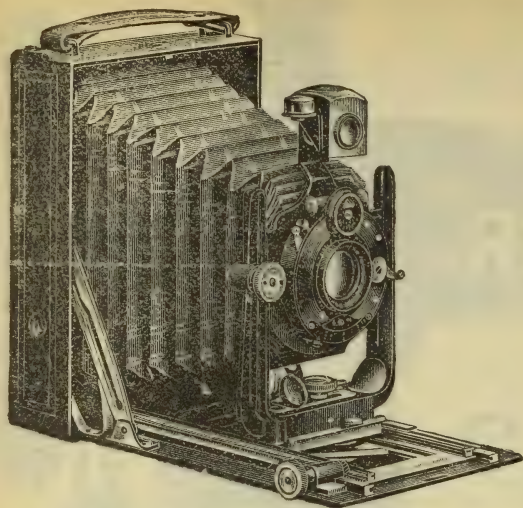
MILANO - HOTEL PARCO e CERVO - Via P. Umberto, 29. II or.

HOTEL RONCOBELLO (Alta Valle Brembana) a 1040 metri sul mare. Stagione Giugno-Settembre. Amenissima posizione in immediata vicinanza di estesa pineta. Cura climatica e lattea. Comfort moderno. Pensione L. 6.50 camera esclusa. Telegrafo - Telefono.

ROMA - BERTOLINI'S SPLENDID HOTEL. Cor. Umberto I.

ROMA - MODERN HOTEL - Corso Umberto I. - Casa di primo ord. - Centrale - Ariosa - Confortabile. - Barbieri & Brozolo, pr.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

CAPRIOLO & MASSIMINO — VIA C. POMA, 7 - MILANO.

Goerz Tenax

Lavoro di precisione. - Modelli pratici della massima stabilità per tutti i lavori di fotografia.

con Goerz
Doppi-Anastigmatici
Dagor, Celor o Syntor

CATALOGO GRATIS E FRANCO

Per acquisti rivolgersi in qualsiasi negozio di fotografia.

STABILIMENTI OTTICI **C. P. GOERZ** SOCIETÀ PER AZIONI

BERLIN-FRIEDENAU. 115

VIENNA — PARIGI — LONDRA — NEW YORK

Società Anonima **Ingg. GOLA & PURICELLI**

(già Ing. Gola & Conelli)

Capitale Sociale L. 2.250.000

MILANO Via Monforte, 52

Indirizzo telegr.: COMPRESSOR - MILANO — Telefoni: 16-88 - 18-84

Esposizione di Milano 1906, Bruxelles 1910 e Torino 1911
== MASSIME ONORIFICENZE ==

Sistemazioni stradali a Macadam semplicemente *cilindrato* ed a Catrame colato.

TARMACADAM brevetti Aeberli e Wayss e Asphalt Macadam « Gola e Puricelli ».

Pavimentazioni in blocchetti di legno iniettato ed in Asfalto compresso.

Catramature superficiali colle brevettate macchine Lassailly.

Noleggio Compressori stradali a vapore e Scarificatori.

Vendita Compressori stradali a vapore « Aveling & Porter » e Compressori con Motore a scoppio « Gola e Puricelli » già forniti a Treviso, Udine, Bengasi, Debreczen (Ungheria), Vienna, Francoforte e Mendoza (Argentina).

Incatramatrici - Frantumatori - Spazzatrici - Sfangatrici - Carri botte per inaffiamento, a trazione animale, a mano ed automobili.

Spazzatrice-Raccoglitrice automobile brevetto Guerrini.

CAVE DI PIETRISCO DELLA MIGLIORE QUALITA' - PRODUZIONE ANNUA 100.000 Mc. CIRCA

CATALOGHI, PREVENTIVI, REFERENZE A RICHIESTA

Turismo a 5 Posti

Distanza fra gli assi delle ruote m. 2,75.

Il Modello "1913,,

R-C-H Tipo 25 HP.

R-C-H CORPORATION - Export Department - 181, Lycaste Street

DETROIT, MICHIGAN, U. S. A.

oltre che di tutti gli accessori normali, è fornito dei seguenti extra speciali, pure compresi nel prezzo:

Cerchioni smontabili, con uno di riserva.
Gomme antidérapantes.
Capotte americana, elegante, di finto cuoio, con tende in mica tipo "JIFFY,,.
Vetro anteriore, regolabile a piacimento.
Magneto "BOSCH,,.
Specchio, permettente allo Chauffeur di vedere la strada percorsa.
Fari e fanali elettrici, tipo "BULLET,, con lenti paraboliche.
Tachimetro e Contachilometri "WARNER,,.

Nessuna vettura, di qualunque prezzo, è di costruzione più robusta della R-C-H. Vi è abbondante forza per poter portare la vettura ed il suo carico dovunque e con qualunque strada. E' in particolar modo economica di combustibile e, per bellezza di linea, può stare favorevolmente a paragone di ogni altra vettura conosciuta.

PARTICOLARITA' GENERALI DELLE VETTURE R-C-H:

Motore monobloc a quattro cilindri, alesaggio 81 mm., corsa 125 mm., albero a manovella a due cuscinetti, trasmissione a cardano e valvole racchiuse, triplice sospensione, comando di manovra, a destra od a sinistra, a seconda delle regole stradali, trasmissione a vite continua, volante 400 mm. — ***Controllo*** - Leva centrale azionata con asta sagomata ad H, direttamente ed integralmente collegata alla scatola del cardano. — ***Molle*** - Quella anteriore di forma semi-elittica, quella posteriore elittica, montata con sistema girevole per ottenere maggiore elasticità (specialità). — ***Chassis*** in acciaio, stampato ad U. — ***Assi*** - quello anteriore foggiato a doppio T restringentesi alle estremità, quello posteriore semifisso (specialità). — ***Carrozzeria*** tipo inglese, con sedili anteriori larghissimi. — Accessorii completi, come indicato più sopra.

Agenzia Generale per l'Italia: TORINO - Corso Principe Oddone, 17

AGENZIE:

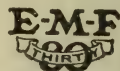
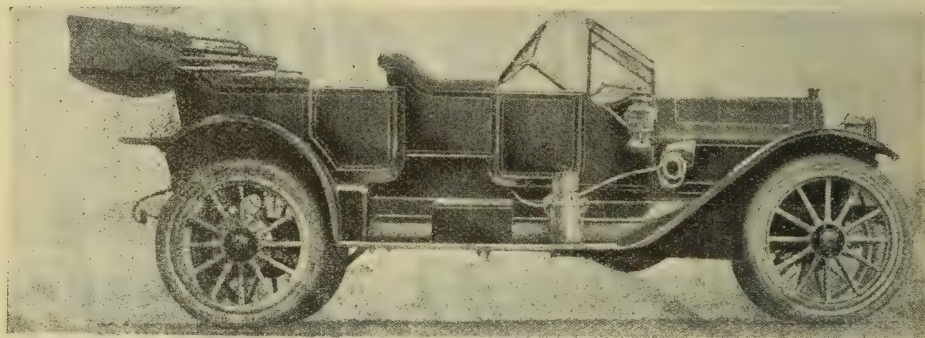
BOLOGNA . . . . — Filiberto Barbieri & C. - Via Ugo Bassi.
CASTELLAMARE ADRIATICO - A. Santuccione (per la Prov. di Chieti).
FERRARA . . . . — Garage Duo (per Prov. di Ferrara e Rovigo).
MESSINA . . . — G. B. Trombetta (per la Sicilia Orientale).
NAPOLI . . . . — Ferina & C. - Via S. Lucia N. 70.
PADOVA . . . . — Ettore Graziani (per il Veneto).
PORTO S. GIORGIO — Marchesini & C. (per la Provincia di Ascoli).
SIENA . . . . . — Central Garage - Via del Re N. 4.

La più grande Fabbrica di Automobili ✕ Le più meravigliose vetture

Capitale Lire 250 milioni ═══ Produzione 1912: oltre 50 mila macchine

Studebaker

FLANDERS TWENTY 20

E-M-F THIRTY 30

della **Studebaker Corporation di Londra** (143, Great Portland Street)

Flanders 15/20 HP *Torpedo di lusso a 4-5 posti ed accessori d'uso - doppio balladeur - doppio raffreddamento - doppia accensione - cardano - 80 km. all'ora - 9/10 litri per 100 km. - Ruote uguali .. ..* **L. 5500**

E. M. F. 20/30 HP *Torpedo di gran lusso a 5 e più posti ed accessori d'uso - doppio balladeur - doppio raffreddamento - doppia accensione - cardano - 85/90 km. all'ora - 15/16 litri per 100 km. - Ruote uguali .. ..* **» 7500**

PNEUS "PIRELLI"

Ogni macchina è garantita formalmente per un anno mediante un certificato apposito rilasciato dalla Sede di Londra, ed è fornita di: Fari, Fanali, Fanalino, Tromba, **Crick**, Pompa **nécéssaire** per le gomme; Borsa con ferri, chiavi ed utensili per viaggio, ecc. Extra: Capote e vetro. — Cataloghi e schiarimenti gratis.

Se il tipo 15/20 HP, ormai conosciuto e provato in tutta Italia, ha dato dei risultati meravigliosi, come da attestazioni che possiamo produrre, **il tipo 20/30 HP, di gran lusso, è indiscutibilmente superiore sotto ogni rapporto a qualsiasi vettura europea di prezzo doppio**. Il nostro basso prezzo è basato solo sulla enorme produzione: circa **200 grosse vetture al giorno.** Per convincersi di quanto affermiamo basterà rivolgersi al **Concessionario esclusivo per l' Italia:**

P. PORRO - Via XX Settembre, 42 - GENOVA - Telef. 53-52 - Telegr.: PORRAUTO-GENOVA

dove trovansi moltissime vetture sempre pronte, oppure presso i seguenti **Rappresentanti:**

AQUILA - **Ing. G. Cosmo.**
ASCOLI P CENO - **Garage Orlandi.**
BERGAMO - **Garage Donadoni** - Viale Stazione.
BOLOGNA - **G. Bazzani** - Via Saragozza, 27.
BRESCIA - **Agenzia Donadoni** - Corso Garibaldi.
CAGLIARI - **G. Mascolo** - Via G. Mannu, 16.
CASTELFR. V. (Treviso) - **Gar. F.lli Cecconi.**
DOMODOSSOLA - **G. Muzio** - Via Sempione, 7.
LIVORNO - **P. E. Bacci** Piazza Vitt. Em., 14.
MACERATA - **Biagio Micozzi** - **Ferri.**
NOVARA - **G. Gloria** - Corso Umberto, 2.
PADOVA - **D. Sartori** - Via S. Lorenzo, 15.
PALERMO - **Garage F.lli Comella** - Via Lincoln, 25.
PAVIA - **C. Martinotti** - Piazza S. Teodoro, 1.
SIENA - **Garage Ticci.**
TORINO - **Ing. B. Bovi** - Corso Oporto, 21.
TRANI (Bari) - **Garage Sesta.**
VERONA - **Fratelli Bietro.**

Grande deposito dei pezzi di ricambio presso l'Agenzia Gen. di Genova e presso i principali Rappresentanti

= *CONCEDONSI RAPPRESENTANZE NELLE PROVINCIE ANCORA LIBERE* =

PUREZZA

RENDIMENTO

RESISTENZA ALLE ALTE TEMPERATURE

SONO I TRE GRANDI PREGI DELL'OLIO
"OLEOBLITZ,,
OLIO PER AUTOMOBILI
Soc. E. REINACH & C.
— MILANO —

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA "OMNIA,, MILANO

"OMNIA,,

4, Via Boccaccio - **MILANO** - Via Boccaccio, 4

Prenotatevi per il nuovo

CATALOGO GENERALE

gratis 1913 gratis

nel quale troverete a condizioni vantaggiosissime tutti gli articoli per lo **Sport** - **Utensili** per **Famiglia** e **Diversi**

BUSCH APPARECCHI A MANO

Le " LILIPUT ,, 9×12 cm.

a semplice e a doppio tiraggio con gli anastigmatici ed aplanatici " **BUSCH** ,, — Apparecchi da tasca maneggevoli, leggeri, e di lunga portata. — Chiedete il Catalogo.

EMIL BUSCH A. C. - RATHENOW (Germania)

Vendita in TORINO presso succ. Ditta A. BERRY - Via Roma, N. 1
Ditta A. AMBROSIO - Via Santa Teresa, N. 0
ed in tutti i magazzini d'articoli Fotografici in Italia.

SOMMARIO:

DUNLOP IL RE DEI PNEUMATICI

PER CICLO, MOTOCICLO, AUTOMOBILE, CERCHIONE SMONTABILE

LISTINI GRATIS A RICHIESTA

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd. MILANO .. .. .. Via G. Sirtori, 1 A

Gli interessati troveranno tutte le caratteristiche della tipica Vettura Leggera modello per la nuova stagione 1913 nel catalogo delle Automobili Storero

La prima pubblicazione del genere

TORINO ROMA GARAGES STORERO MILANO GENOVA

TORINO Via Madama Cristina, 55 — **ROMA** Vie Sicilia e Basilicata — **MILANO** Piazza S. Giovanni in Conca, 9 — **GENOVA** P. Verdi - Via Edera

GARGOYLE

MARCA DEPOSITATA

GENOVA
Piazza Corvetto, 2

Succursali nelle principali città d'Italia.

MOBILOIL

L'olio che lubrifica di più.

AUTOMOBILI - MOTOSCAFI - AEROPLANI - DIRIGIBILI

VACUUM OIL C.Y S.A.I.

ISOTTA FRASCHINI
IF
MILANO

RICORDIAMO AI NOSTRI SOCI

che a norma dell'art. 15 dello Statuto Sociale: « **Ogni socio annuale ha obbligo di inviare prima del 15 gennaio d'ogni anno, la sua quota. A tutti quelli che non avranno effettuato il pagamento sopradetto il Consiglio farà pervenire una ricevuta per l'ammontare della quota annua, aumentata delle spese postali e d'incasso incontrate per tale esazione** ».

Tali spese d'incasso vengono computate in **20, 55 e 70** centesimi, rispettivamente per i soci morosi di **Milano, Italia e Colonie, Estero.**

Oltre al pagamento dell'addizionale di mora, i soci che non si mettono in regola colla quota secondo le norme statutarie, vengono ad essere soggetti alla **sospensione della spedizione di tutte le pubblicazioni, che escono dopo la *Rivista* di Gennaio.** Tornano a riceverle **arretrate,** all'atto del pagamento della quota.

Ogni socio quindi avrà il desiderio, oltre che la convenienza, di **rinnovare la sua associazione** al Touring, tanto più che **l'astenersi dal farlo non basta per perdere la qualità di socio,** in base alla quale l' Amministrazione ha sempre il **diritto di esigere la quota, dovuta da tutti i soci che non si siano regolarmente dimessi** (art. 16 dello Statuto). L' invio della quota dovrà essere fatto mediante Cartolina-Vaglia (alla Sede del T. C. I. - Milano, via Monte Napoleone, 14) sulla quale si potrà incollare l' apposita schedina (vedi retro).

Si prega di **voler indicare, ben chiaramente, il nome, l'indirizzo ed il numero di tessera,** per facilitare all'Amministrazione la registrazione, e per ovviare a possibili errori di omonimia.

I seguenti Uffici Succursali e Consolati del Touring sono pure autorizzati alla riscossione delle quote di rinnovo e di associazione.

BERGAMO — *Ufficio Consolare del T. C. I.* Via T. Tasso, 18.
BOLOGNA — *Touring Office* . . . . . Via Farini, presso Libreria Beltrami già Treves.
BRESCIA — *Touring Office « Fert »* . . Via G. Bruno, 5.
CATANIA — » . . . . Via Vittorio Emanuele, 69 A. Agenzia Anastasi e Finocchiaro.
COMO — » . . . . Via Plinio (presso la « Pro Como »).
FIRENZE — » » *Gondrand* . . Via del Campidoglio, 6.
GENOVA — » » » . . Portici di Via XX Settembre (Palazzo Hôtel Bristol).
LIPARI — » » . . . . . presso Banco De Pasquale.
MILANO — » » *Gondrand* . . Galleria Vittorio Emanuele, 22-24.
NAPOLI — » » » . . . Via Eletto Starace, 12 (Piazza Nicolò Amore).
PALERMO — » » » . . Corso Vittorio Emanuele, 182.
PAVIA — » » . . . . . . presso l'Agenzia F. Pizzoccaro e S. Vecchio, C.° V. E., 122.
ROMA — *Delegazione Romana del T. C. I.* Via dei Lucchesi, 25.
SIENA — *Touring Office* . . . . . . presso Banco Vincenzo Crocini, Via Cavour, 12.
TORINO — » » *Gondrand* . . Via Roma, 20-22 int. (Ufficio Consolare).
TRENTO — » » . . . . . . Piazza Romana, presso la Banca Cooperativa.
UDINE — » » . . . . . . presso Soc. tra commercianti, esercenti e industriali.
VARESE — » » . . . . . . Port. di C.° Roma, presso il giorn. *Cronaca Prealpina.*
VENEZIA — » » . . . . . . presso Società « Pro Venezia », Procuratie. (Ufficio Consolare).
ASMARA — *Ufficio Consolare del T. C. I.*
TRIPOLI — *Ufficio Succursale del T. C. I.* presso l'Agenzia Possenti e C.

Effettuando il versamento della quota ad uno di questi Uffici, è indispensabile di **presentare la tessera e di dare le esatte indicazioni sopra elencate.**

Appartenere regolarmente al Touring nel 1913 vuol dire:

AVERE tutti i diritti e le prerogative sociali, oltre che il servizio sempre più ricco di tutte le pubblicazioni;

DARE una tangibile prova di adesione e d'incoraggiamento per la nuova grandiosa iniziativa della **Guida d'Italia del T. C. I.** di cui si inizierà e s' inquadrerà in questo anno il poderoso lavoro;

POTERE prendere parte all'**Escursione Nazionale in Libia,** che il Touring organizzerà **solo pei propri soci,** con l'intento di portarne in gran numero a visitare le nuove terre italiane.

L. 6 per l'Italia, l'Eritrea, la Somalia, la Libia e l'Egeo; L. 8 per l'Estero.

DIVENTATE SOCI VITALIZII O QUINQUENNALI

Versamento della Quota 1913

al T. C. I.

da farsi entro il 15 Gennaio

Il sottoscritto trasmette l'importo della quota 1913 *in L.* ....(1)

Nome e cognome (leggibili) ....

....

socio con tessera N. ....

residente in ....

(Provincia di ....*)*

Via .... *N.* ....

Da .... *il* .... *19* ....

(1) L. 6 pei residenti in Italia e nelle Colonie, L. 8 pei residenti all'estero.

GRATIS

a tutti i nuovi Soci 1913

Distintivo a spilla

IN SIMILORO

E SMALTI

GRATIS
CIONDOLO D'ORO

18 k. e smalti

ad ogni socio presentatore di un nuovo aderente pel 1913 che acquisti pure la raccolta completa della Carta d'Italia al 250.000

Staccare la scheda necessaria e incollarla sul tagliandino di una cartolina-vaglia diretta al T. C. I. - Milano.

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio Quinquennale o Vitalizio

Il sottoscritto, socio { *annuale* / *quinquennale*

dall'anno .... *all'anno* ....

con Tessera N. .... *chiede di*

essere iscritto { quinquennale / vitalizio

del Touring e all'uopo versa la quota

di L. ....(1)

Richiede l'invio gratuito dello speciale distintivo per la categoria prescelta.

Nome e cognome ....

....

Indirizzo: { *Comune* .... / *(Prov. di* ....*)* / *Via* .... *N.* ....

Firma ....

Da .... *il* .... *19* ....

(1) La quota quinquennale è di L. 30 (L. 40 all'Estero). — Pel passaggio da annuale a vitalizio detrarre dalla quota di L. 100 (L. 125 per l'Estero) due annualità precedentemente versate, in ragione di L. 5 ciascuna. I soci quinquennali aggiungano al risultato le quote anticipate per le annualità non ancora cominciate.

RICHIESTA IN DONO

della spilla distintivo del Touring C. I.

***Il sottoscritto**, nuovo socio pel 1913, unisce la domanda riempita e controfirmata, trasmette l'importo della quota, e **richiede l'invio gratis e raccomandato** della **spilla-distintivo** in similoro e smalti.*

Nome e cognome ....

Indirizzo preciso ....

da .... *il* .... *191* ....

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Chiedo di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio
Annuale *e verso* L. 6 (*L. 8 all'estero*) } *più L. 2 per*
Quinquenn. » » 30 » *40* » } *ammissione*
Vitalizio » *una volta sola* L. 100 (*L. 125 all'estero*)

Mi dichiaro edotto dello Statuto dell'associazione, mi obbligo ad osservarlo ed eleggo domicilio in Milano presso la sede del Touring.

Nome e cognome ....

paternità .... *di anni* ....

professione ....

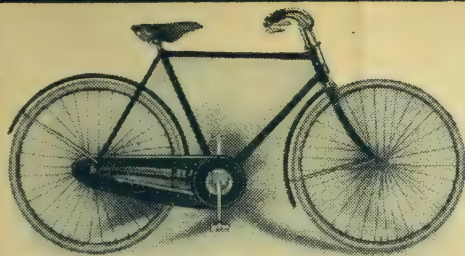
Indirizzo { *Comune di* .... / *Provincia di* .... / *Via* .... *N.* ....

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *li* .... *191* ....

PROCURATE NUOVI SOCI

BICICLETTE MODELLO 1912 FRERA

con GOMME PIRELLI

ELEGANTI - SOLIDE - SCORREVOLISSIME

Sono costruite con materiale di primissima qualità, lavorate colla massima cura e finite a meraviglia.

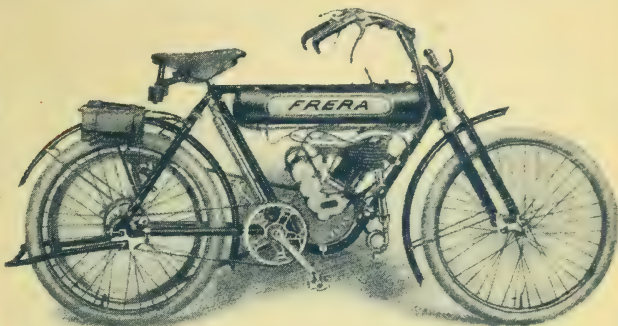
MOTOLEGGERA FRERA

CON GOMME = PIRELLI =

VINCITRICE DEL CAMPIONATO ITALIANO DI VELOCITÀ

MILANO-LECCO-COLICO-SONDRIO-APRICA-EDOLO-LOVERE-BERGAMO-MILANO — Km. 340

GRAN PREMIO ESPOSIZIONE TORINO

— CIRCUITO Km. 100 in ORE 1,36′ —

FRERA

AL SERVIZIO DEL R. ESERCITO ITALIANO

ELEGANZA - ROBUSTEZZA - LEGGEREZZA - SUPERA TUTTE LE SALITE - MINIMO CONSUMO

CHIEDERE CATALOGO GRATIS ALLA

SOCIETÀ ANON. FRERA

MILANO - TRADATE

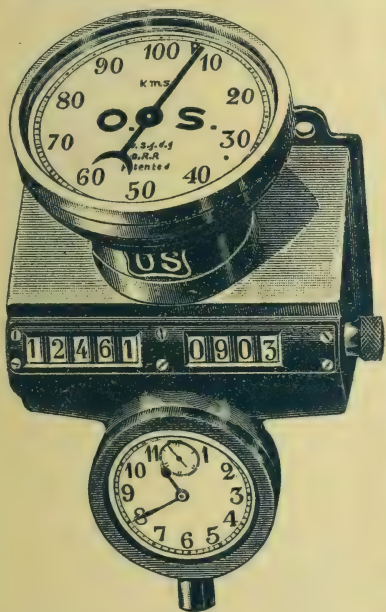
ODOTACHYMETRE

Contatore Chilometrico e Indicatore di Velocità Combinate

O.S.

100 10 20 30 40 50 60 70 80 90 Kms O.S.

US

12461 0903

NUOVO TIPO H. MODELLO 1912

Quadrante ingrandito e inclinato

Si rimette a 0 istantaneamente

con Orologio a Carica di 8 Giorni

Prezzo: L. 295

PRIMO PREMIO DELL' AUTOMOBILE CLUB DI FRANCIA

In vendita presso i principali Garages e Negozianti d'accessori

Rappresentanti e Depositari esclusivi per l'Italia:

BIELLA & C. - MILANO

VIA MONFORTE, N. 19

Telefono 95-90